

SKRIPSI

**PERAN KEMATANGAN EMOSI TERHADAP PERILAKU
BERKENDARA BERISIKO PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI
KOTA MALANG**



Disusun oleh:

Ersi Dewanti

145120307111058

JURUSAN PSIKOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

2018

LEMBAR PERSETUJUAN

**PERAN KEMATANGAN EMOSI TERHADAP PERILAKU
BERKENDARA BERISIKO PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI
KOTA MALANG**

SKRIPSI

Disusun Oleh :

Ersi Dewanti

NIM. 14512030711058

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing

Dosen Pembimbing

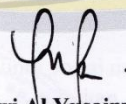


Yunda Megawati S.Psi.,M.Psi

NIK. 2014058002172001

Mengetahui,

Ketua Jurusan Psikologi



Cleoputri Al Yusainy, Ph.D.

NIP. 197608232008122002

LEMBAR PENGESAHAN

PERAN KEMATANGAN EMOSI TERHADAP PERILAKU
BERKENDARA BERISIKO PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI
KOTA MALANG

SKRIPSI

Disusun Oleh :

Ersi Dewanti

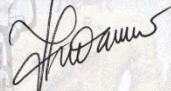
NIM. 145120307111058

Telah disetujui dan dinyatakan lulus dalam ujian sarjana

Pada tanggal 10 Juli 2018

Tim Penguji


Ketua Majelis Sidang Penguji,



Yunda Megawati S.Psi., M.Psi

NIK. 2014058002172001

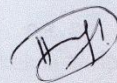
Ketua Penguji



Dr. Intan Rahmawati, S.Psi., M.Si

NIK. 2008038210102001

Anggota Penguji,



Selly Dian Widayarsi, S.Psi., M.Psi

NIP. 2012088606132001

Malang,

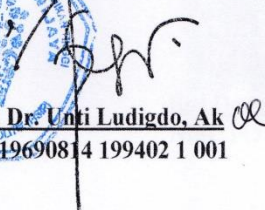
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dekan



Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak

NIP. 19690814 199402 1 001



LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ersi Dewanti
NIM : 145120307111058
Jurusan/Peminatan : Psikologi/Industri dan Organisasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Intituti : Universitas Brawijaya

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi yang saya tulis ini tentang **“PERAN KEMATANGAN EMOSI TERHADAP PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MALANG”** benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain kecuali yang tertulis dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan skripsi ini hasil penjiplakan *plagiasi*, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan pencabutan skripsi serta melakukan penelitian ulang

Malang, 21 Agustus 2018



Ersi Dewanti
NIM. 145120307111058

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang bertujuan untuk mengetahui peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di kota Malang. Laporan ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar sarjana Psikologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya. Dalam proses penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan bantuan serta dukungan dari berbagai pihak. Maka dari itu sepantasnya penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan kemudahan, kelancaran dan kekuatan serta meridhoi penulis selama melakukan skripsi.
2. Terimakasih kepada Bapak Dewanto Sigit dan Ibu Sigit Ernawati selaku orang tua penulis yang selalu memberikan doa dan dukungan baik moral maupun materi yang tak pernah henti kepada penulis dari awal masuk perkuliahan hingga terselesaikannya skripsi ini.
3. Terimakasih kepada Ibu Yunda Megawati, S.Psi.,M.Psi., selaku dosen pembimbing skripsi yang selalu sabar dan senantiasa membimbing serta mengarahkan penulis dari awal hingga akhir penulisan skripsi ini. Terimakasih kepada Bu Yunda atas segala motivasi, doa serta semangat yang selalu diberikan selama ini.

4. Terimakasih kepada ibu Dr. Intan Rahmawati,S.Psi.,M.Si dan ibu Selly Dian Widayari, S.Psi., M.Psi. Selaku ketua penguji dan anggota penguji.
5. Terimakasih teman berkeluh kesahku, teman seperjuanganku, teman payungku Atika Salsabila R, Shinta Dewayani, Bian Muda atas *support*, bantuan, motivasi dan kerjasama nya selama ini.
6. Terimakasih untuk teman-teman psikologiku dan Reni, Uki, Hanif, Ilham, Lisanry, Iren,caca dan teman-teman Psikologi 2014 lainnya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih banyak atas bantuan dan dukungan kalian selama ini.
7. Terimakasih untuk teman teman sepermainan ku Nadira Tara, Nadya Anggraini, dan Annisa indah puspita yang selalu mensuport.
8. Dan terimakasih untuk pihak-pihak terkait lainnya yang telah membantu penulis selama ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Akan tetapi penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi pembaca, terutama bagi pengembangan keilmuan Psikologi.

Malang, 6 Juni 2018

Penulis

ABSTRAK**Peran Kematangan Emosi Terhadap Perilaku Mengendarai Bersiko Pada Pengemudi Sepeda Motor di Kota Malang**

Ersi Dewanti

Jurusan Psikologi, FISIP, Universitas Brawijaya

dewantiersi@gmail.com

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Kematangan emosi sebagai variabel *independent* dan *risky driving behaviour* sebagai variabel dependen. Penelitian ini menggunakan desain kuantitatif dengan desain korelasional dengan jumlah minimal sampel 89 responden pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Responden diberikan kuisioner dengan model skala *likert*. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan dua skala yaitu skala kematangan emosional yang dibuat berdasarkan aspek – aspek kematangan emosi Singh & Bhargava (2005) dan skala *risky driving behaviour* yang diadaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti berdasarkan dengan teori dan dimensi Iversen (2004). Analisis data dilakukan dengan software *IBM SPSS Statistics 20 for Windows*. Metode yang digunakan untuk melihat peran kematangan emosi dengan *risky driving behaviour* adalah regresi linier berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan hasil signifikansi (p) 0,00 ($p < 0,05$) yang berarti terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* dan hasil analisis menunjukkan bahwa kematangan emosi dengan *risky driving behaviour* berkontribusi sebesar 19%.

Kata kunci: kematangan emosi, perilaku mengendarai berisiko, pengemudi sepeda motor

ABSTRACT

Role Of Emotional Maturity To Risky Driving Behavior On Motorcycle Driver in Malang City

Ersi Dewanti

Department of Psychology, FISIP, Brawijaya University

dewantiersi@gmail.com

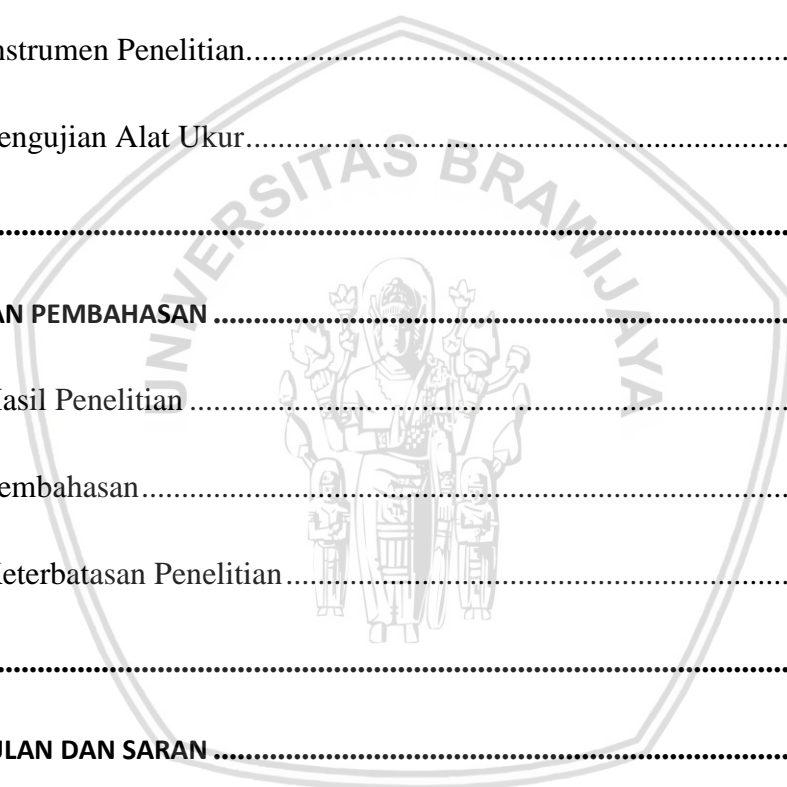
The purpose of this study is to determine whether there is a role of emotional maturity to risky driving behavior in the motorcycle driver in Malang. Emotional maturity as an independent variable and risky driving behavior as a dependent variable. This study uses quantitative design with correlational design with a minimum number of samples of 89 respondents motorcycle driver in Malang. Respondents were given questionnaires with Likert scale model. The instrument used in this study is using two scales, namely the emotional maturity scale based on aspects of the emotional maturity of Singh & Bhargava (2005) and the risky driving behavior scale adapted and modified by the researchers based on the theory and dimensions of Iversen (2004). Data analysis was performed with IBM SPSS Statistics 20 for Windows software. The method used to see the role of emotional maturity with risky driving behavior is multiple linear regression. The results of this study showed the results of significance (p) 0.00 ($p < 0.05$) which means there is the role of emotional maturity to risky driving behavior and the results show that emotional maturity with risky driving behavior contributes 19%.

Keywords: maturity emotional, risky driving behaviour, motorcycle driver

DAFTAR ISI

BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan masalah.....	7
C. Tujuan penelitian.....	7
D. Manfaat penelitian	7
BAB II.....	10
KAJIAN PUSTAKA	10 Error! Bookmark not defined.
A. Kematangan Emosi	10
B. <i>Risky Driving Behaviour</i>	20
C. Pengemudi Sepeda Motor	Error! Bookmark not defined.
D. Dinamika peran Antara kematangan emosi dengan <i>Risky Drivin</i> <i>Behaviour</i>	23
E. Kerangka Pemikiran.....	24
F. Hipotesis.....	24
BAB III.....	25
METODE PENELITIAN.....	25
A. Desain Penelitian.....	26

B. Identifikasi Variabel Penelitian.....	19
C. Fokus Penelitian.....	19
D. Definisi Operasional.....	29
E. Populasi, Sample dan Teknik Sampling.....	20
F. Tahapan Penelitian.....	22
G. Instrumen Penelitian.....	25
H. Pengujian Alat Ukur.....	27
BAB IV	32
HASIL DAN PEMBAHASAN	32
A. Hasil Penelitian.....	32
B. Pembahasan.....	42
C. Keterbatasan Penelitian.....	46
BAB V	48
KESIMPULAN DAN SARAN	48
A. Kesimpulan	48
B. Saran.....	48



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Pemikiran	18
Gambar 2. Tahapan Penelitian	22
Gambar 3. Plot Kolmogorov Smirnov	38
Gambar 4. Scatterplot variabel X dan Y	40



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Respon Jawaban <i>Skala Likert Risky Driving Behaviour</i>	25
Tabel 2. Blueprint <i>Skala Risky Driving Behaviour</i>	25
Tabel 3. Respon Jawaban <i>Skala Likert</i> Kematangan Emosi	26
Tabel 4. Blueprint Skala Kematangan Emosi	26
Tabel 5. Kategori <i>Cronbach's Alpha</i>	30
Tabel 6. Data Demografis Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	33
Tabel 7. Data Demografis Responden Berdasarkan Usia	33
Tabel 8. Rumus Data Hipotetik	34
Tabel 9. Deskripsi Data Skor Hipotetik dan Skor Empirik Variabel X	35
Tabel 10. Deskripsi Data Skor Hipotetik dan Skor Empirik Variabel Y	36
Tabel 11. Kategori Respon Jawaban	36
Tabel 12. Kategorisasi Responden Kematangan Emosi	37
Tabel 13. Kategorisasi Responden Risky Driving Behaviour	37
Tabel 14. Hasil Analisis Uji Linearitas	39
Tabel 15. Hasil Analisis Uji Hipotesis	41
Tabel 16. Hasil Uji Regresi Berdasarkan Aspek Kematangan Emosi	41

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Data Satlantas Kota Malang 2017
- Lampiran 2. Penentuan Sample Size menggunakan *Power
- Lampiran 3. Tampilan Skala Try Out kematangan emosi
- Lampiran 4. Tampilan Skala Try Out *Risky Drving Behaviour*
- Lampiran 5. Tampilan Skala Final
- Lampiran 6. Sebaran Data Kematangan Emosi
- Lampiran 7. Sebaran Data *Risky Driving Behaviour*
- Lampiran 8. Hasil Analisis Data Korelasi X dan Y
- Lampiran 9. Hasil Analisis Data Korelasi Dimensi X dan Y
- Lampiran 10. Hasil Analisis Data Regresi X dan Y
- Lampiran 11. Hasil Analisis Data Regresi Dimensi X dan Y

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Beberapa tahun terakhir khususnya di Indonesia mengalami peningkatan volume kendaraan bermotor. Setiap tahunnya produsen kendaraan mengeluarkan beberapa tipe motor dengan model yang berbeda dan menarik. Khususnya di kota-kota besar seperti kota Malang, seseorang lebih memilih kendaraan bermotor untuk transportasi sehari-hari karena lebih efisien. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tercatat sejak tahun 2011 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia total berjumlah 68.839.341, yang dalam 5 tahun selalu meningkat yakni rata-rata mencapai tujuh hingga delapan juta unit pertahunnya, di tahun 2016 jumlah kendaraan roda dua mencapai 105.150.082 (BPS, 2017).

Bertambahnya volume kendaraan di kota Malang, setiap tahunnya mengalami peningkatan volume kendaraan bermotor sebanyak 10% (SAMSAT.Malang, 2017). Dengan bertambahnya volume kendaraan tersebut dapat memicu berbagai permasalahan, salah satunya meningkatnya jumlah angka kecelakaan. Kecelakaan yang dialami sepeda motor memberikan angka tertinggi kecelakaan lalu lintas di kota Malang dibandingkan dengan kecelakaan seperti minibus, truk, mobil dan kendaraan lainnya. Dengan adanya peningkatan volume kendaraan yang tinggi di kota Malang, tidak sebanding dengan adanya perluasan jalan di kota Malang sehingga banyak terjadi kecelakaan lalu lintas (Ekawati, Soeaidy, & Ribawanto, 2013).

Berdasarkan data SATLANTAS Kota Malang pada tahun 2017, tercatat kendaraan dengan angka kecelakaan tertinggi di kota Malang yaitu sepeda motor sebanyak 402 unit. Dibandingkan dengan kejadian Kecelakaan kendaraan lain seperti minibus yang hanya 64 unit, alat beban 26 dan truk 25 unit. Kecelakaan tersebut banyak terjadi karena diakibatkan kelalaian dalam berkendara (SATLANTAS.Malang, 2017).

Menurut Kemenhub (2012), ada beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan yaitu faktor yang diakibatkan oleh manusia (*human error*), faktor alam, faktor kendaraan yang digunakan dan faktor jalan. Dari beberapa faktor tersebut kecelakaan sering terjadi karena faktor manusia yang disebabkan karena kelalaian dalam berkendara (Kemenhub, 2012). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Marsaid, M.hidayat, & Ahsan, 2013) kecelakaan tertinggi yang sering terjadi di kota Malang diakibatkan dengan faktor pengendara seperti kondisi pengendara yang mengantuk, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, di bawah pengaruh alkohol, kondisi badan yang tidak sehat, lengah, kurang berkonsentrasi, tidak terampil, dan melanggar aturan aturan yang berlaku. Faktor-faktor tersebut dapat menjadi bagian dari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh (*human error*). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zimbardo & Boyd (1997), menyatakan bahwa faktor kesalahan manusia (*human error*) merupakan penyebab utama kecelakaan misalnya karena persepsi risiko berkendara, perilaku agresif, impulsif, dan sensasi. Hasil penelitian tersebut didukung oleh data satlantas kota Malang (2017) yang mengatakan bahwa, ada beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan sepeda motor di kota Malang

antara lain pengemudi yang lengah saat berkendara dan pengemudi yang tidak mematuhi tata tertib lalu lintas dalam berkendara yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Faktor faktor tersebut merupakan contoh dari perilaku mengemudi berisiko (*risky driving behaviour*). Perilaku yang merupakan bagian dari berkendara yang berisiko antara lain melanggar peraturan saat berkendara, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, kurang hati hati atau ceroboh dan mengkonsumsi minuman beralkohol yang menyebabkan hilangnya kesadaran pada saat berkendara dan hilangnya kontrol dalam berkendara. (Iversen, 2004).

Perilaku mengemudi berisiko atau *risky driving behavior* adalah perilaku mengemudi yang berisiko karena dapat membahayakan diri sendiri, orang lain, maupun lingkungannya serta memunculkan sikap melanggar peraturan seperti melanggar lampu merah, tidak tertib lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi (Iversen, 2004). Menurut Dulla dan Geller (2003), mengemudi berisiko atau *risky driving behavior* yang sering dilakukan oleh pengendara adalah pengambilan keputusan yang disengaja, berkendara dengan kecepatan tinggi, mendahului kendaraan lain yang ada didepannya, dan melanggar peraturan seperti melanggar lampu merah dan melanggar aturan aturan lainnya. (Ilescue & Sarbescue, 2013).

Menurut penelitian Trimman & Bagaskara (2016) salah satu faktor yang dapat menyebabkan *risky driving behaviour* yaitu faktor demografi yang terdiri dari usia dan jenis kelamin. Biasanya pengendara laki laki lebih sering melakukan perilaku berisiko dibandingkan dengan pengendara perempuan. Data tersebut juga didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Olstedal dan Rudmo (2006) yang

menyatakan bahwa jenis kelamin merupakan prediktor yang paling tinggi untuk memprediksikan *risky driving behaviour* pada individu.

Selain itu, faktor usia juga dapat memprediksi *risky driving behaviour*. orang yang berusia muda lebih sering terlibat kecelakaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan Rhodes, Phivik dan Sutton (2015) menyatakan bahwa pengemudi laki-laki berusia muda (*young driver*) lebih berisiko tinggi untuk terlibat kecelakaan dalam mengemudi dari pada pengemudi perempuan. Didukung oleh fenomena kejadian kecelakaan tertinggi berada pada rentang usia 16 tahun hingga 30 tahun sebanyak 38% dari total kejadian di tahun 2017. Pada rentang usia 31 sampai 40 tahun hanya sebesar 18% , rentang usia 41 sampai 50 tahun 13%, dan lebih dari 51 tahun sebanyak 27%. Kecelakaan yang dialami oleh pengendara pada rentang usia 16 sampai 30 tahun. disebabkan oleh sikap pengemudi yang berkendara secara berisiko. Menurut Utari (2016) kematangan emosi sebagai kondisi kondisi atau keadaan dalam perkembangan emosional seseorang, masih banyak terdapat remaja-remaja yang belum matang emosional sehingga menimbulkan sikap berkendara berisiko dan berpengaruh didalam kegiatannya sehari-hari, termasuk ketika berkendara yang mengakibatkan timbulnya perilaku ugal-ugalan, mendahului kendaraan lain dengan kecepatan tinggi, tidak mentaati aturan lalu lintas dan mengikuti balap liar di jalan raya.

Menurut Deffenbacher (2001) *risky driving* dipengaruhi oleh dua faktor yang pertama yaitu faktor kepribadian tertentu (*trait*) dan faktor kedua yaitu emosi negatif saat berkendara, serta frustrasi sesaat (*state*). Emosi negatif merupakan emosi- emosi tertentu seperti frustrasi, marah, sedih dan lain lain termasuk iri hati

yang dialami saat berkendara. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Ali Mashuri (2009), faktor tersebut dipicu dengan faktor situasi dan lingkungan seperti kemacetan lalu lintas, kebisingan serta kondisi jalan. Hal tersebut dapat memicu terjadinya emosi negatif. Sehingga faktor emosi atau mood negatif dimana seseorang dipengaruhi oleh sejumlah stimulus situasi dan lingkungan yang dapat menimbulkan emosi-emosi tertentu.

Emosi adalah perasaan atau afek yang muncul ketika seseorang dalam sebuah situasi yang penting baginya, terutama bagi kesejahteraannya (Santrock, 2007). Emosi tersebut juga dapat bersifat lebih spesifik yaitu dalam bentuk gembira, takut, marah dan seterusnya tergantung bagaimana sikap tersebut mempengaruhi individu. Emosi pada pengendara juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas dan juga kondisi lingkungan ketika berkendara. Individu harus mampu mengendalikan kendaraan agar terciptanya keamanan, ketertiban dan keselamatan berlalu lintas, baik bagi pengguna kendaraan tersebut maupun pengendara lain. Individu diharapkan dapat mengendalikan emosinya ketika berkendara karena tingkat emosi individu berpengaruh terhadap kecelakaan dan tingkat kedewasaan menunjukkan tingkat kematangan emosi serta jiwa dalam bersikap dan bertindak yang terkait dengan lalu lintas (Suraji, 2010).

Apabila seseorang memiliki kematangan emosi individu cenderung memiliki kemampuan mengendalikan emosi dengan mengetahui antara perasaan dan tindakan, ia cenderung mampu membuat keputusan dan mengontrol emosi yang lebih baik dengan mengendalikan terlebih dahulu kemudian bertindak (Widowati, 2009). Seseorang yang sudah mampu mengendalikan emosinya

dengan cara ia tidak meledakkannya di hadapan orang lain dapat dikatakan bahwa seseorang tersebut sudah memiliki kematangan emosi (Hurlock, 1980).

Kematangan emosi adalah kemampuan individu untuk mengendalikan luapan emosi dan mampu menghadapi situasi kritis yang sedang dihadapi. (Asih & Pratiwi, 2010). Menurut Hurlock (1980), individu sudah memiliki kematangan emosi, cenderung berperilaku sesuai dengan aturan yang berlaku. Termasuk dalam aturan aturan dalam berlalu lintas. Namun, apabila individu belum memiliki kematangan emosi biasanya ia cenderung meledakan emosinya, dan berperilaku menyimpang salah satunya tidak mentaati aturan aturan yang berlaku, melampiasikan amarahnya dengan berkendara dengan kecepatan tinggi tanpa memikirkan terlebih dahulu. Tingkat kematangan emosi pada individu juga mempengaruhi tingkat persepsinya terhadap risiko kecelakaan.

Berdasarkan penjelasan diatas, tindakan perilaku berkendara dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain dan tidak menutup kemungkinan individu yang disiplin berlalu lintas tanpa sadar melakukan tindakan perilaku beresiko dalam berkendara yang diakibatkan oleh situasi emotional, maka dari itu peneliti ingin mengkaji lebih dalam lagi terkait peran kematangan emosi terhadap *risky driving behavior* pada pengemudi sepeda motor di kota Malang.

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang diatas yang telah diuraikan peneliti, maka peneliti ingin mengetahui, apakah terdapat peran kematangan emosi terhadap perilaku berisiko berkendara terhadap pengemudi motor di kota Malang?

C. Tujuan penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui peran kematangan emosi terhadap perilaku berisiko berkendara pada pengemudi motor di kota Malang.

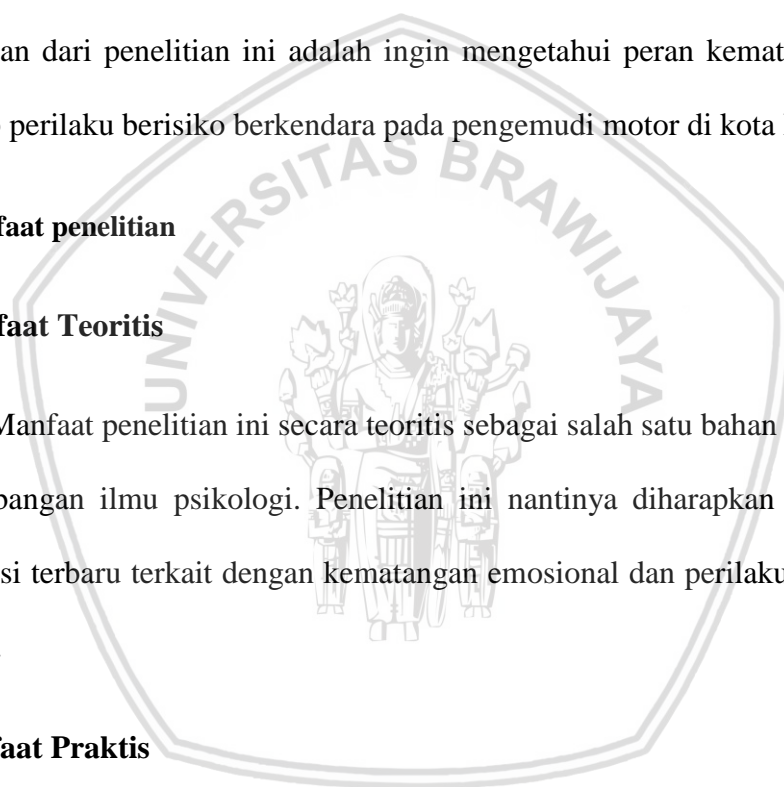
D. Manfaat penelitian

a. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis sebagai salah satu bahan kajian dalam pengembangan ilmu psikologi. Penelitian ini nantinya diharapkan memberikan kontribusi terbaru terkait dengan kematangan emosional dan perilaku mengemudi berisiko.

b. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian secara praktis adalah mampu memberikan informasi dan pemahaman khususnya bagi para remaja di Kota Malang tentang hubungan kematangan emosi dengan *risky driving behavior*. Dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan untuk intervensi diri dan diharapkan dapat meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan terutama remaja.



E. Penelitian Terdahulu

1. “Dangerous Driving, Prediktor dan Mediatornya”, (Ali Mashuri & E. Zaduqisti, jurnal psikologi tahun 2009).

Penelitian ini bertujuan untuk menguji secara empiris signifikansi peran *driving stress* yang menjadi mediator antara variabel lain yaitu *sensation seeking*, *hostility*, *ego-defensiveness*, *feeling-pressured* dan *situational-anger*. Variabel *depedent* pada penelitian ini adalah *dangerous driving*. Penelitian ini merupakan jenis penelitian survei korelasional. Subjek penelitian merupakan mahasiswa berjumlah 141 orang dengan subjek laki-laki sebanyak 68 orang dan subjek perempuan 63 orang. Teknik sampling yang digunakan adalah *accidental sampling*. Kriteria yang dibutuhkan peneliti antara lain pengendara sepeda motor dengan rentang usia 17 sampai 26 tahun dengan jarak tempuh dari rumah hingga tempat kuliah antara 8 hingga 80 km. Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan 5 skala, antara lain skala *Dangerous Driving Driving Index* (DDDI) untuk mengukur berkendara yang berbahaya, skala *Driving Behaviour Inventory* (DBI) untuk mengukur stress dalam berkendara, skala *Brief Sensation-Seeking Scale* (BSSS) untuk mengukur *sensation seeking*, skala *Buss-Durkee Hostility Inventory* untuk mengukur rasa permusuhan dan skala *Ego-Defensiveness*, *Feeling Pressured*, *Situasional Anger* untuk mengukur pertahanan ego. Hasil dari penelitian ini adalah *sesnsation-seeking* berkorelasi paling tinggi dengan aspek *risky driving*.

2. “ Risky Driving Among young male Drivers: The effect of mood and passanger” (Roders, Pivik, & sutton, 2015).

Fokus dari penelitian ini adalah peneliti ingin melihat efek dari adanya *mood* atau tidaknya penumpang apakah berpengaruh terhadap *risky driving behavior* pada laki laki berusia Remaja. sample yang digunakan dari penelitian ini adalah laki laki berusia 16-18 tahun yang memiliki SIM (surat izin mengemudi) dan minmal berkendara seminggu dalam sekali sejumlah 204 orang dengan rata rata usia 17 tahun. Subjek dibagi menjadi dua yaitu pengemudi dan penumpang. Antara dua kondisi *mood* yang berbeda yaitu sedih dan senang , pengendara saat sendirian dan saat berboncengan. Untuk mengondisikan *mood* pengemudi diberikan “*mood assesment*” yang sama. Hasil dari penelitian ini menunjukan bahwa *mood* yang senang dapat mempengaruhi berkendara.

3. “Sudut pandang kepribadian dalam perilaku mengemudi berisiko”(Triman & Bagaskara, 2016).

Fokus dari penelitian ini adalah untuk melihat hubungan kepribadian dengan perilaku *risky driving behaviour* pada pengendara mobil dan motor di wilayah JABODETABEK. Dengan sample sebanyak 318 pengemudi dalam rentang umur 16 sampai 57 tahun. menggunakan kuesioner *Big five Inventory* dan perilaku mengemudi berisiko (RDB) yang disebarakan secara *online*. Hasil penelitian ini turut mendukung penelitian terdahulu dimana kepribadian memegang peran penting dalam perilaku mengemudi yang aman.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kematangan Emosi

1. Definisi Kematangan Emosi

Individu dapat dikatakan memiliki kematangan emosi apabila ia sudah dapat mengendalikan emosinya dengan cara tidak “meledakannya” di hadapan orang lain, melainkan menunggu waktu yang tepat untuk mengungkapkan emosinya dengan cara yang tepat dan lebih dapat diterima (Hurlock, 1980). Sedangkan menurut (Chaplin, 2001), suatu kondisi yang mencapai tingkat kedewasaan yang mencapai tingkat kedewasaan dari perkembangan emosi dan individu tidak lagi menampilkan pola emosional.

Menurut (Yusuf, 2011), kematangan emosi merupakan kemampuan individu untuk mengontrol diri sendiri dan perasaan untuk dapat bersikap menghargai orang lain, dan merasa nyaman. Kematangan emosi menurut Singh dan Bhargava (2005) dalam Caroline (2015) adalah sejauh mana individu telah menyadari potensi dalam dirinya dan dapat mengembangkan kemampuannya untuk menikmati banyak hal, yaitu menyayangi, tertawa, kapasitas untuk merasakan kesedihan, dan kapasitas untuk marah ketika menghadapi situasi saat ia tidak mampu bekerja.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kematangan emosi

Menurut Young dalam Maryati dkk, (2007) faktor yang mempengaruhi kematangan emosi seseorang, yaitu:

- a. Faktor lingkungan, yaitu lingkungan tempat individu tinggal meliputi lingkungan didalamnya seperti lingkungan keluarga, lingkungan sosial dan masyarakat.
- b. Faktor individu, yaitu adanya persepsi setiap individu dalam memahami suatu hal yang dapat menimbulkan gejala emosi pada dirinya. Termasuk kepribadian yang dimiliki masing-masing individu.
- c. Faktor pengalaman, yaitu pengalaman yang didapat oleh individu selama hidupnya dan akan mempengaruhi kematangan emosi

3. Karakteristik Kematangan Emosional

Hurlock (1980) mengatakan karakteristik individu yang memiliki kematangan emosi yaitu sebagai berikut:

a. Kontrol Emosi

Individu dikatakan sudah mencapai kematangan emosi apabila ia tidak meledakan emosinya di hadapan orang lain melainkan menunggu waktu yang tepat. Individu yang telah mencapai kematangan emosi biasanya cenderung mengungkapkan emosinya dengan cara-cara yang dapat diterima, melihat waktu yang tepat untuk mengungkapkan emosinya serta tidak menunjukan amarahnya di depan umum.

b. Penggunaan Fungsi Krisis Mental

Individu yang sudah memiliki kematangan emosi cenderung memikirkan terlebih dahulu sebelum bertindak secara emosional dan tidak lagi bertindak tanpa berpikir sebelumnya seperti masa anak-anak atau

individu yang belum memiliki kematangan emosi. Dan biasanya ketika stimulus yang menyebabkan emosi muncul, individu yang matang emosinya dapat berfikir terlebih dahulu sebelum memberi keputusan dengan adanya stimulus tersebut.

c. **Pemahaman Diri**

Individu yang sudah matang emosinya dapat memberikan reaksi emosional yang stabil tidak berubah- ubah dari suatu emosi atau suasana hati. Dengan demikian, individu dapat dikatakan memiliki kematangan emosi karena individu dapat memahami dirinya sendiri. Individu yang mempunyai pemahaman diri yang baik dapat mengenali emosi yang ada pada dirinya.

4. Aspek aspek kematangan emosi

Menurut singh & Bhargava (Singh & sharma,2005), aspek aspek kematangan emosi yaitu :

a. **Kestabilan emosi (*Emotional stability*)**

Kestabilan emosi mengacu kepada karakteristik seseorang yang tidak memungkinkan untuk beraksi secara berlebihan atau mengalami perubahan *mood* secara mendadak yang disebabkan adanya situasi yang emosional. Individu yang memiliki emosi yang stabil cenderung berperilaku sesuai dengan situasi yang ada. Namun, ketika individu yang tidak memiliki kestabilan emosi maka ia cenderung untuk berubah dengan cepat, cepat marah, keras kepala, tidak dapat diandalkan, kurangnya kapasitas untuk menyelesaikan tugas serta mencari bantuan untuk menyelesaikan tugas atau masalah

b. Perkembangan Emosi (*Emotional Progression*)

Perkembangan emosi adalah karakteristik individu yang mengacu kepada perasaan yang memadai dan memiliki emosi yang baik untuk berfikir positif terhadap lingkungan. Regresi emosi meliputi perasaan rendah diri, gelisah, bermusuhan, bertindak agresif egois.

c. Penyesuaian Sosial (*Sosial Adjustment*)

Penyesuaian sosial mengacu kepada proses interaksi antara kebutuhan seseorang dan tuntutan lingkungan sosial dalam situasi tertentu, sehingga individu dapat mempertahankan dan menyesuaikan hubungan yang diinginkan dengan lingkungannya. Sedangkan, individu yang tidak mampu menyesuaikan dengan lingkungan sosialnya cenderung menunjukkan kemampuan dalam beradaptasi, menunjukkan kebencian, menyombongkan diri, pembohong dan lalai.

d. Integrasi kepribadian (*personality integration*)

Integrasi kepribadian adalah suatu proses tegas menyatukan unsur-unsur yang beragam dari individu dan kecenderungan dinamis untuk menciptakan hubungan yang harmonis dan berkurangnya konflik batin. Kepribadian yang tidak berintegrasi menimbulkan pembentukan phobia, rasionalisasi, pesimisme dan amoralitas.

e. Kebebasan (*Independence*)

Kebebasan adalah kapasitas kecenderungan sikap individu untuk menjadi pribadi mandiri atau membuat perlawanan terhadap kontrol orang lain dimana ia dapat mengambil keputusan dengan penilaiannya sendiri yang berdasarkan fakta dengan memanfaatkan kemampuan intelektual dan potensi kreatif yang dimiliki.

Individu yang tidak memiliki kebebasan menunjukkan ketergantungan dalam membuat keputusan atau sedang berada dalam situasi yang sulit, serta tidak dapat diandalkan.

B. Risky Driving Behaviour

1. Definisi Risky Driving Behaviour

Perilaku mengemudi berisiko atau *risky driving behavior* adalah perilaku mengemudi berisiko karena dapat membahayakan diri sendiri, orang lain, dan lingkungannya. Sikap yang cenderung dimunculkan adalah sikap melanggar peraturan seperti melanggar lampu merah, tidak tertib lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, dan tidak menggunakan sabuk pengaman (Iversen, 2004). *Risky driving behaviour* terjadi tanpa adanya emosi yang sifatnya negatif dan tidak ada niat untuk menyakiti diri sendiri maupun orang lain (Dula & Geller, 2003).

Menurut Dulla dan Geller (2003), mengemudi berisiko atau *risky driving behavior* yang sering dilakukan oleh pengendara adalah pengambilan keputusan yang disengaja, berkendara dengan kecepatan tinggi, mendahului kendaraan lain yang ada didepannya, dan melanggar peraturan seperti melanggar lampu merah dan melanggar aturan aturan lainnya (Ilescue & Sarbescue, 2013).

2. Dimensi Risky Driving Behaviour

Dimensi-dimensi yang dapat memprediksikan *risky driving behaviour* menurut Iversen (2004), yaitu:

a. Melanggar peraturan lalu lintas dengan kecepatan tinggi/ speeding

Pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas dan berkendara dengan

kecepatan tinggi dengan mengabaikan peraturan lalu lintas karena melaju dengan kecepatan tinggi, mengemudi dengan terburu-buru di jalan, mengemudi dengan membahayakan pengemudi lain, mendahului pengemudi lain yang ada didepannya dengan kecepatan yang tinggi tanpa memikirkan resiko terlebih dahulu.

b. Mengemudi dengan ceroboh / *reckless driving*

Perilaku mengemudi yang ceroboh atau nekat saat mengemudi. menandakan adanya perilaku yang tidak tertib dalam mengemudi. Perilaku tersebut dapat dilihat dengan adanya perilaku mengemudi yang memiliki jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain, mengemudi dengan berbahaya untuk mencari perhatian, hilangnya konsentrasi pada saat berkendara karena kejadian-kejadian yang terjadi disekitar, tidak menggunakan perlengkapan berkendara yang aman, tetap mengemudi ketika sudah merasa lelah dan membutuhkan istirahat.

c. Tidak menggunakan perlengkapan keamanan atau tidak menggunakan helm / *not using seat belts*

Dalam dimensi ini, pengemudi mengabaikan dan tidak memakai perlengkapan pengaman seperti helm saat berkendara sepeda motor dan sabuk pengaman saat berkendara baik untuk jarak yang dekat dan jarak yang jauh.

d. Terlalu waspada dan berhati-hati/ *cautious and watchfull driving*

Pengemudi yang mengemudikan kendaraannya dengan waspada dan hati-hati Perilaku waspada tersebut dapat ditandai dengan mengurangi kecepatan ketika didahului oleh kendaraan lain dari belakang, mengurangi kecepatan karena melihat tanda bahaya, mengurangi kecepatan karena jalanan yang licin, mendadak mengurangi kecepatan karena kondisi yang buruk dan untuk menghindari sesuatu

yang terjadi di jalan.

e. Mabuk pada saat berkendara/ *drinking and driving*

Mengemudi setelah mengonsumsi minuman keras membuat pengemudi mabuk saat berkendara. Pada saat mabuk, pengemudi akan susah dalam mengontrol dirinya dan kendaraan yang dikemudikannya. Selain itu, mengemudi dengan penumpang yang mabuk juga akan menyebabkan bahaya.

f. Perhatian pada anak-anak saat berkendara/ *attentiveness towards children in traffic.*

Pengemudi yang memperhatikan anak-anak disekitar lingkungan lalu pengemudi mengontrol kecepatan dengan mengurangi kecepatan dibawah batas kecepatan.walaupun tidak terlihat banyak anak-anak kecil disekitar lingkungan tersebut

g. Mengemudi dengan kecepatan rendah/ *driving below speed limits.*

Mengemudi dengan kecepatan yang rendah sesuai dengan aturan yang sudah ditentukan

C. Pengemudi Sepeda Motor

Pengemudi merupakan orang yang mengemudikan suatu kendaraan atau langsung mengawasi orang lain mengemudikannya, seperti mengemudi alat pengangkutan di darat yaitu mobil, motor, dan sebagainya (Kamus.Besar, 2018). Seseorang dapat mengemudikan sepeda motor harus memenuhi syarat dan aturan yang berlaku. Persyaratan yang harus di perhatikan yaitu, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan. Untuk

mendapatkan SIM pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri (kominfo, 2018).

D. Dinamika peran Antara kematangan emosi dengan *Risky Driving*

Behaviour

Risky driving behaviour merupakan aspek dari perilaku mengemudi berbahaya yang tidak disertai dengan faktor emosi yang negatif serta tidak ada keinginan untuk menyakiti orang lain. Faktor lain yang relevan mempengaruhi *risky driving* adalah adanya kematangan emosi seseorang individu dalam melampiaskan marahnya. Menurut Utari (2016) mendefinisikan kematangan emosi sebagai kondisi atau keadaan dalam perkembangan emosional seseorang. Individu diharapkan dapat mengendalikan emosinya termasuk pada saat berkendara karena tingkat emosi individu berpengaruh terhadap kecelakaan dan tingkat kedewasaan menunjukkan tingkat kematangan emosi serta jiwa dalam bersikap dan bertindak yang terkait dengan lalu lintas (Suraji, 2010).

Individu yang belum memiliki kematangan emosi dengan baik cenderung dapat mengendalikannya di hadapan orang lain, melainkan menunggu waktu yang tepat untuk mengungkapkan emosinya. Apabila sudah memiliki kematangan emosi, individu cenderung berperilaku sesuai dengan aturan yang berlaku. Namun, apabila individu belum memiliki kematangan emosi biasanya ia cenderung meledakan emosinya, dan berperilaku menyimpang. Salah satu bentuk penyimpangan yang dilakukan adalah tidak mentaati aturan aturan berlalu lintas yang berlaku, melampiaskan amarahnya dengan berkendara dengan kecepatan

tinggi tanpa memikirkan apa yang akan terjadi.

Tingkat kematangan emosi pada individu juga mempengaruhi tingkat persepsinya terhadap risiko kecelakaan. Tingkat kematangan emosi yang tinggi menunjukkan adanya tingkat persepsi risiko kecelakaan yang tinggi juga (Sulistianingsih, 2014). Individu yang memiliki kematangan emosi dapat menilai adanya risiko dan dapat menghindari risiko kecelakaan.

E. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan kerangka pemikiran pada gambar diatas, variabel independen yang digunakan adalah kematangan emosi (X), sedangkan variabel dependen pada penelitian ini adalah *risky driving behaviour* (Y). Dalam penelitian ini, penulis mencari peran antara variabel X dan variabel Y.

F. Hipotesis

Berdasarkan kerangka pemikiran yang ditulis peneliti, maka peneliti mengajukan hipotesis alternatif sebagai berikut:

Ho : Tidak terdapat peran terdapat kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang.

Ha : Terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi sepeda motor di Kota Malang.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode korelasional. Penelitian ini diarahkan untuk mengetahui ada atau tidaknya peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour*. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan dua skala yaitu skala kematangan emosional yang dibuat berdasarkan Aspek aspek kematangan emosi Singh & Bhargava (2005) dan skala *risky driving behaviour* oleh Iversen (2004) yang sudah diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia dan didaptasi sesuai dengan kebutuhan penulis.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Terdapat dua variabel yang digunakan dalam penelitian yang berjudul peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang yaitu variabel bebas (*independent variable*) dan variabel terikat (*dependent variable*).

1. Variabel bebas (x) dalam penelitian ini adalah kematangan emosi.
2. Variabel terikat (y) dalam penelitian ini adalah *risky driving behaviour*.

C. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah peneliti ingin mengetahui peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

D. Definisi Operasional

1. Kematangan emosi

Kematangan emosi adalah kondisi atau situasi individu dalam mencapai tingkat kedewasaan, dimana individu tersebut dapat mengendalikan dan tidak meledakan emosinya di hadapan orang lain melainkan menunggu waktu yang tepat.

2. *Risky Driving Behaviour*

Risky Driving behaviour adalah perilaku mengemudi beresiko yang dapat membahayakan diri sendiri, orang lain maupun lingkungannya dengan memunculkan perilaku perilaku beresiko seperti sikap melanggar lampu merah, berkendara dengan kecepatan tinggi, dan tidak menggunakan pengaman seperti *safety belt* untuk mobil, dan helm untuk kendaraan bermotor.

3. Populasi, Sample dan Teknik Sampling

1. Populasi

Menurut (Sekaran, 2006) mengatakan bahwa populasi adalah keseluruhan, kelompok, kejadian atau hal minat yang ingin peneliti teliti. Tujuan dari adanya populasi adalah agar mudah menentukan besarnya anggota sample yang diambil dari anggota populasi dan membatasi daerah generalisasi (Usman & Akbar, 2003). Populasi bukan hanya orang, tetapi obyek dan benda benda alam yang lainnya. jumlah populasi bukan hanya sekedar pada obyek atau subjek yang dipelajari, namun meliputi seluruh

karakteristik yang dimiliki oleh subjek atau obyek yang sudah ditetapkan. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah pengemudi sepeda motor di kota Malang.

2. Sampel

Menurut (Azwar, 2003) menyatakan bahwa sampel adalah suatu bagian dari populasi yang dapat diambil. Dengan adanya keterbatasan waktu, biaya maka peneliti perlu melakukan pengambilan sampel (Purwanto & Sulistyastusi, 2017). Sampel dapat dikatakan representative apabila karakteristik sampel sesuai dengan karakteristik populasi (Purwanto & Sulistyastusi, 2017). Dalam penelitian ini sampel yang digunakan oleh peneliti adalah pengendara sepeda motor di Kota Malang. sejumlah minimal 89 orang dan akan di tambah 10% dari jumlah sampel untuk mengantisipasi jawaban yang tidak dapat digunakan dari jumlah perhitungan sampel yang diambil berdasarkan perhitungan *G*Power* 3.1.9.2 *For windows*. Dengan menggunakan tingkat kepercayaan (*confidence level*) sebesar 95%, *probability of error* 5%. , dan *effect size* 15%.

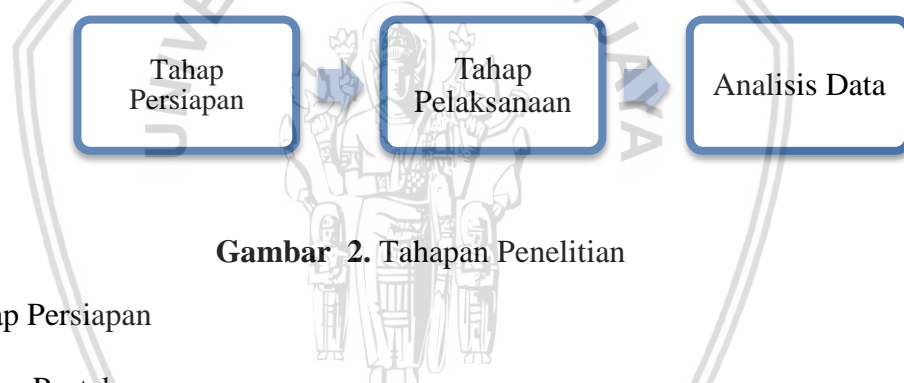
3. Teknik Sampling

Teknik sampling ialah metode yang digunakan untuk mengambil sampel yang didasarkan pada keadaan dan seseuai dengan kebutuhan peneliti (Purwanto & Sulistyastusi, 2017). Metode sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *accidental random sampling*.

Accidental sampling adalah sampel yang dipilih secara kebetulan di temui dan sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan (Morissan, 2016). Dalam melakukan pengambilan sampel, tim peneliti membagi wilayah penyebaran antara lain di daerah kecamatan Belimbing, Lowokwaru, dan Klojen.

4. Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan tiga tahap pelaksanaan, yaitu tahap persiapan, tahap pelaksanaan dan tahap analisis data



Gambar 2. Tahapan Penelitian

1. Tahap Persiapan

a. Kajian Pustaka

Peneliti melakukan kajian pustaka untuk memilih variabel, teori yang akan digunakan dalam penelitian sehingga mendapatkan konsep yang mendalam tentang variabel yang digunakan dalam penelitian.

b. Kerangka Berpikir

Peneliti membuat kerangka berpikir sesuai dengan variabel yang digunakan dalam penelitian.

c. Merumuskan Hipotesis

Peneliti menggunakan hipotesis *two tail* dengan membuat hipotesis H_0 : Tidak terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di kota Malang. dan H_a : Terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di kota Malang.

d. Membuat Desain Penelitian

Peneliti menentukan penggunaan populasi, sampel dan teknik analisis data yang digunakan.

e. Menyiapkan Alat Ukur

Peneliti mencari alat ukur yang sesuai dengan variabel yang digunakan dalam penelitian dengan menggunakan alat ukur skala kematangan emosi yang dibuat berdasarkan dimensi kematangan emosi Singh & Bhargava (2014) . Dan skala *risky driving behaviour* oleh Iversen (2004). yang sudah diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia dan diadaptasi sesuai dengan kebutuhan penulis.

f. Pelaksanaan *tryout*

Tryout dilakukan untuk menguji alat ukur berdasarkan dengan aitem-aitem yang telah disediakan. Hasil dari *try out* dijadikan bahan evaluasi oleh peneliti untuk menyeleksi aitem-aitem dari hasil reliabilitas dan validitas. Mekanisme dalam melakukan *try out* yaitu peneliti akan menyajikan dua skala berbentuk *booklet* yaitu skala kematangan emosi dan *skala risky driving behaviour* yang akan diisi oleh responden. Untuk responden *try out* peneliti menggunakan minimal

sampel 30 orang. Setelah skala terkumpul, peneliti melakukan analisis data untuk menentukan reliabilitas dan validitas alat ukur. Skala yang sudah melalui hasil evaluasi akan menjadi skala untuk penyebaran data.

2. Tahap Pelaksanaan

Setelah *tryout* sudah selesai dan dianalisis, penelitian akan menyebarkan kuisoner kepada pengendara sepeda motor yang memenuhi kriteria untuk mengisi kuisoner yang digunakan sebagai alat ukur dalam penelitian ini. Sebelum menyebarkan kuesioner, peneliti akan melakukan *try out* untuk mengetahui validitas dan reabilitas dari alat ukur yang digunakan dan menyeleksi aitem-aitem yang layak digunakan atau tidak karena aitem- aitem tersebut akan mempengaruhi validitas dan reliabilitas alat ukur.

Setelah *try out* selesai dan sudah dianalisis, peneliti akan menyebarkan kuesioner yang dibagikan kepada mahasiswa pengemudi sepeda motor di kota Malang yang sesuai dengan kriteria untuk mengisi kuisoner yang digunakan sebagai alat ukur dari penelitian ini.

3. Tahap Analisis Data

Setelah data yang didapatkan dari kuesioner sudah terkumpul peneliti akan melakukan seleksi dan *scoring* pada tiap-tiap kuesioner yang telah diisi oleh responden. Setelah data tersebut sudah diseleksi dan *scoring* data akan dianalisis untuk menguji hipotesis. Dalam tahap analisis data penelitian ini menggunakan *software IBM SPSS Statistic 2.0 for windows*.

5. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode angket untuk pengumpulan data. Metode angket/kuisoner adalah dimana peneliti memilih sejumlah responden sebagai sampel, dan memberikan kuisoner yang sudah baku (Morissan, 2012). Penelitian ini menggunakan dua skala yaitu skala *Risky driving behaviour* yang berdasarkan teori Iversen (2004) yang memiliki reliabilitas dengan *Cronbach's Alpha* sebesar 0,856. skala yang digunakan merupakan skala Likert dengan rincian sebagai berikut:

Table 1.

Respon Jawban Skala Likert Risky Driving Behaviour

Jawaban	Kategori	Nilai
STS	Sangat tidak sesuai	1
TS	Tidak sesuai	2
S	Sesuai	3
SS	Sangat sesuai	4

Table 2.

Skala aitem Skala Risky driving Behaviour

Dimensi	Aitem		Jumlah
	<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
<i>violation of traffic rules/ speeding,</i>	1, 2, 3, 4, 5,	-	5
<i>reckless driving/ funriding</i>	6,7	-	2
<i>not using seat belts</i>	8,9	-	2

<i>cautious and watchfull driving</i>	-	10,11,12,13	4
<i>drinking and driving</i>	14,15,16,17	-	4
<i>attentiveness toward children in traffic</i>	20	18,19	3
<i>Driving belows limit</i>	22,23	21	3
Jumlah			23 Item

Tabel diatas merupakan *blueprint* skala *risky driving behaviour* yang telah melalui tahap diskriminasi aitem dengan reliabilitas 0,839 dan tersisa sebanyak 23 aitem yang reliabel dan valid. *Blueprint* diatas akan disusun kembali menjadi skala yang sebenarnya untuk pengambilan data responden.

Skala kedua yang digunakan oleh peneliti adalah skala kematangan emosi yang dibuat oleh peneliti berdasarkan dari dimensi kematangan emosi yang dikemukakan oleh Singh & Bhargava (Sing & sharma,2014). Skala yang digunakan merupakan skala likert dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.

Respon Jawaban Skala Likert Kematangan Emosi

Jawaban	Kategori	Nilai
STS	Sangat tidak sesuai	1
TS	Tidak sesuai	2
S	Sesuai	3
SS	Sangat sesuai	4

Tabel 4.
Blueprint skala Kematangan Emosi

Variabel	Aspek	Indikator	Item		Σ
			Favo	Unv	
Kematangan emosi	Kestabilan Emosi (emotional stability)	Tidak memungkinkan untuk merespon berlebihan atau mengalami perubahan mood secara tiba-tiba yang disebabkan oleh situasi emosional.	4,8	1,6	4
	Perkembangan Emosi (emotional progression)	Mengacu pada perasaan yang memadai dan memiliki emosi yang baik sehingga dapat berfikir positif.	10	2,3,7	4
	Penyesuaian Sosial (social adjustment)	Proses interaksi antara kebutuhan seseorang dengan tuntutan lingkungan sosial dalam situasi tertentu, sehingga individu dapat mempertahankan dan menyesuaikan sesuai dengan kebutuhan lingkungannya.	11,12		2
	Integrasi kepribadian (personal integration)	Proses yang menyatukan unsur perbedaan dari diri individu dan kecenderungan yang dinamis untuk menciptakan hubungan yang harmonis dan kurangnya konflik batin.	13,15, 16,18	9	5
	Kebebasan (independence)	Kecenderungan individu untuk lebih mandiri atau membuat perlawanan terhadap kontrol orang lain dimana individu dapat mengambil keputusan berdasarkan fakta dan kompetensi yang dimiliki.	17,19	14,5	4
Jumlah			19 item		

Tabel diatas merupakan *blueprint* Skala kematangan emosi yang telah melalui tahap diskriminasi aitem dengan reliabilitas 0,845 dan tersisa sebanyak 19 aitem

yang reliabel dan valid. *Blueprint* diatas akan disusun kembali menjadi skala yang sebenarnya untuk pengambilan data responden.

6. Pengujian Alat Ukur

Suatu alat ukur yang digunakan di dalam penelitian harus melewati analisis alat ukur untuk mengetahui apakah alat ukur tersebut layak atau tidak layak digunakan dalam suatu penelitian. Untuk mengetahui kelayakan alat ukur tersebut, maka perlu diketahui validitas dan reliabilitas alat ukur tersebut.

1. Uji Validitas

Validitas adalah keakuratan data yang hendak diperoleh yang dapat diprediksikan dengan perhitungan validitas instrumen tersebut melalui prosedur komputasi tertentu (Azwar, 2012). Suatu penelitian selain dapat diandalkan pengukuran harus memiliki validitas yang mengacu pada seberapa jauh suatu ukuran cukup menggambarkan makna sebenarnya dari apa yang sedang diteliti (Morissan, 2012). Jenis uji validitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu validitas isi (content validity). Validitas isi terdiri dari dua bentuk yaitu validitas tampak (face validity) dan validitas logis (logical validity).

a. Validitas tampak

Validitas tampak didasarkan pada penilaian terhadap format penampilan tes dan adanya kesesuaian konteks aitem dengan tujuan pengukuran (Azwar, 2012). Validitas tampak didapatkan dari hasil penilaian responden dalam memberikan tanggapan tentang skala yang digunakan dari kesesuaian tampilan skala dengan

isinya. Hasil yang didapatkan selanjutnya akan menjadi bahan perbaikan bagi peneliti.

a. Validitas Logik (*Logical Validity*)

Validitas logic berfungsi untuk melihat relevansi aitem dengan indicator berperilaku dengan tujuan ukur sebenarnya sudah dapat dievaluasi melalui nalar dan akal sehat yang mampu menilai apakah isi skala memang mengandung unsur konstruk teoritis yang diukur (Azwar, 2012). Dalam menentukan validitas logic, diperlukan *expert judgement* (menurut pandangan ahli) dari dosen psikologi khususnya dosen pembimbing skripsi.

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indikator tingkat keandalan atau kepercayaan terhadap suatu hasil pengukuran, pengukuran dapat dikatakan reliable jika memiliki konsistensi dalam memberikan jawaban yang diberikan jika suatu pengukuran dilakukan beberapa kali dan setiap individu memberikan jawaban yang berbeda beda maka pengukuran dapat dikatakan sia- sia sedangkan jika jawaban selalu benar atau hamper sama maka pengukuran tersebut dapat dikatakan reliabel. (Morissan, 2012). Pada penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan konsistensi internal untuk menguji pertanyaan atau pernyataan yang terdapat pada sebuah kuesioner dengan menggunakan metode *cronbach alpha*. Perhitungan reliabilitas cronbarch alpha dilakukan dengan bantuan dari program *IBM SPSS Statistic 20 for Windows*. Nilai dari hasil perhitungan reliabilitas bergerak dari angka 0 hingga 1,00 (Azwar, 2012). Semakin nilai reliabilitas mendekati 0, maka

semakin bagus reliabilitas alat ukur tersebut. Berikut kriteria reliabilitas berdasarkan *Cronbach Alpha* :

Tabel 5.

Kategori *Cronbach Alpha*

Reliabilitas	Intepretasi
0,00 – 0,20	Sangat Rendah
0,21 – 0,40	Rendah
0,41 – 0,60	Cukup
0,61 – 0,80	Tinggi
0,81 – 1	Sangat Tinggi

7. Teknik analisis data

Teknik analisa data yang digunakan peneliti untuk pengujian hipotesis pada penelitian ini yaitu dengan menggunakan teknik korelasi *Simple Linear Regression (analisis Regresi Sederhana)* karena peneliti ingin melihat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour*. Sebelum dilakukan analisis, terlebih dulu peneliti melakukan uji asumsi. Asumsi yang harus dipenuhi dalam penelitian ini adalah:

1. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data dari penelitian pada variabel dependen maupun variable independen sudah menyebar secara normal atau tidak karena model *regresi* yang baik memiliki distribusi yang normal maupun yang menddekati normal. Pengukuran normalitas pada penelitian ini

menggunakan *Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Apabila hasil tes *Kolmogorov-Smirnov* $\rho \geq 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi normal.

b. Uji Linieritas

Uji linieritas berfungsi untuk mengetahui apakah masing – masing variabel memiliki hubungan secara linier atau tidak. Uji linieritas pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistics 20 for Windows* dengan menggunakan *Test for Linearity* $<0,05$ atau variabel memiliki hubungan linear apabila memiliki signifikansi kurang dari 0,05.

2. Uji Hipotesis

Hipotesis adalah pernyataan atau dugaan sementara yang perlu diuji kebenarannya (Usman & Akbar, 2003). Metode uji hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode korelasi *Product Moment Pearson* untuk menyatakan ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antar variabel (Usman & Akbar, 2003). Hasil dari penelitian akan dianalisis menggunakan metode *Product Moment Pearson* karena ingin melihat korelasi antara variabel X dan variabel Y. Perhitungan uji hipotesis ini dibantu dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistics 20 for Windows*. .

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Pada bab ini peneliti akan menjelaskan hasil dari penelitian yang telah dilakukan. Penjelasan yang diberikan meliputi diskripsi data, uji asumsi, dan uji hipotesis apakah terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour*. Pengambilan data dalam penelitian ini membutuhkan waktu kurang lebih selama 14 hari. Peneliti melakukan penyebaran skala di beberapa wilayah seperti Belimbing, lowokwaru, dan klojen.

1. Gambaran Umum Responden Penelitian

Responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor di Kota Malang. Karakteristik responden dalam penelitian ini adalah laki-laki maupun perempuan pengemudi sepeda motor khususnya di jalan raya. Peneliti menyebarkan skala kepada 200 responden di Kota Malang. Berikut mengenai gambaran umum responden berdasarkan jenis kelamin, usia dan pekerjaan :

a. Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

Berikut ini adalah data responden penelitian berdasarkan jenis kelamin sesuai dengan data yang sudah diperoleh :

Table 6.

Data Demografis Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	129	64,5%
Perempuan	71	35,5%
Total	200	100%

Berdasarkan data yang diperoleh, dari 200 responden diketahui bahwa mayoritas responden adalah laki-laki sebesar 64,5% yaitu sebanyak 129 orang dan sisanya responden perempuan sebesar 35,5% responden sebanyak 71 orang.

b. Berdasarkan Usia Responden

Berikut ini adalah data responden penelitian berdasarkan usia sesuai dengan data yang sudah diperoleh :

Table 7.

Data Demografis Responden Berdasarkan Usia

Kategori Usia	Jumlah	Persentase
17-21 Tahun	89	44,5%
22-26 Tahun	71	35,5%
27-31 Tahun	24	12%
32-36 Tahun	8	4%
37-41 Tahun	5	2,5%
42-46 Tahun	3	1,5%
Jumlah	200	100%

Berdasarkan data yang telah diperoleh, dari 200 responden, mayoritas responden berada pada rentang usia 17-21 tahun yaitu sebesar 44,5% sebanyak 89

orang, responden berada pada usia 22-26 tahun yaitu sebesar 35,5% sebanyak 71 orang, responden 27 – 31 tahun yaitu sebesar 12% sebanyak 24, responden 32-36 tahun yaitu sebesar 4% sebanyak 8 orang, responden 37-41 tahun sebesar 2,5% sebanyak 5 orang dan responden pada rentang usia 42- 46 tahun sebesar 1,5% sebanyak 3 orang.

2. Analisis Statistik Diskriptif

Analisis statistik diskriptif berfungsi untuk menggambarkan karekteristik populasi secara sistematis (Azwar, Metode Penelitian, 2012). Sebelum melakukan analisis diskriptif berdasarkan variable, maka perlu dilakukan perhitungan untuk mengetahui skor yang diperoleh dalam penelitian secara hipotetik dan empirik. Skor yang diperlukan untuk menghitung statistic deskriptif adalah nilai maksimum, nilai minimum, *mean*, dan standart deviasi dari masing-masing variabel. Ada beberapa cara untuk menjelaskan dan mencari skor hipotetik melalui bebeapa persamaan (Azwar, Metode Penelitian, 2012) :

Table 8.

Rumus data hipotetik

Statistik	Persamaan
Nilai minimum hipotetik	Skor aitem terendah x jumlah aitem
Nilai maksimum hipotetik	Skor aitem tertinggi x jumlah aitem
Mean hipotetik	$\frac{\text{Skor maksimum} + \text{skor minimum}}{2}$
Standart deviasi hipotetik	$\frac{\text{Skor maksimum} - \text{skor minimum}}{6}$

Perhitungan hipotetik di dalam penelitian ini dihitung secara manual berdasarkan rumus diatas. Setelah peneliti melakukan perhitungan skor hipotetik, maka peneliti melakukan perhitungan skor empirik yang berguna untuk mebandingkan data yang didapatkan secara hipotetik dan dengan data yang sudah didapatkan di lapangan. Perhitungan skor empiric didapatkan dengan menggunakan bantuan program *SPSS statistic version 20.0 for windows*. Berikut ini merupakan gambaran umum dari perbandingan skor hipotetik dan skor empirik pada variabel penelitian.

Table 9.

Deskripsi data skor hipotetik dan skor empirik variabel X

Variabel	Statistik	Hipotetik	Empirik
Kematangan Emosi (X)	Skor Minimum	19	29
	Skor Maksimum	76	60
	Mean	47,5	42,65
	Standart Deviasi	9,5	5,335

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa *mean* skor hipotetik sebesar dan skor empiriknya sebesar 47,5 dan *mean skor* empirik 42,65. Hasil tersebut menunjukkan bahwa skor empirik lebih rendah dari pada skor hipotetik yang berarti *risky driving behaviour* cenderung memiliki variasi yang rendah. Standart deviasi dari skor hipotetik adalah 9,5 dan skor empiriknya 5,335. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa skor kematangan emosi cenderung memiliki variasi yang rendah atau jawaban yang sama.

Table 10.

Deskripsi Data Skor hipotetik dan skor empirik Variabel Y

Variabel	Statistik	Hipotetik	Empirik
<i>Risky Driving Behaviour</i> (Y)	Skor Minimum	23	28
	Skor Maksimum	92	64
	Mean	57,5	47,5
	Standart Deviasi	11,5	7,36

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa *mean* skor hipotetik sebesar dan skor empiriknya sebesar 57,5 dan *mean skor* empirik 47,5. Hasil tersebut menunjukkan bahwa skor empirik lebih rendah dari pada skor hipotetik yang berarti *risky driving behaviour* cenderung memiliki variasi yang rendah. Standart deviasi dari skor hipotetik adalah 11,5 dan skor empiriknya 7,36. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa skor *risky driving behaviour* cenderung memiliki variasi yang rendah atau jawaban yang sama.

Table 11.

Kategorisasi respon jawaban

Pedoman	Kategorisasi
$X < (\mu - \sigma)$	Rendah
$(\mu - \sigma) \leq X \leq (\mu + \sigma)$	Sedang
$X \geq (\mu + \sigma)$	Tinggi

Keterangan :

X = Skor Subjek

μ = Mean Hipotetik

σ = Standart Deviasi Hipotetik

Berdasarkan pada tabel diatas, tahap selanjutnya adalah menentukan batasan minimal dan maksimal pada masing-masing kategori pada setiap variabel skala

penelitian. Berikut merupakan hasil dari skor kategori subjek berdasarkan skala dari peneliti.

Table 12.

Kategori respon kematangan emosi

Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Responden	Persentase
Kematangan emosi	$X < 38$	Rendah	36	18%
	$38 < X < 57$	Sedang	162	81%
	$X \geq 57$	Tinggi	2	1%

Berdasarkan tabel diatas, maka dinyatakan bahwa mayoritas responden memiliki kematangan emosi yang tinggi yaitu sebesar 1% sebanyak 2 orang, lalu dengan kematangan emosi sedang yaitu sebesar 81% atau sebanyak 162 orang dan responden dengan kematangan emosi rendah sebanyak 36 orang.

Table 13.

kategori respon risky driving behaviour

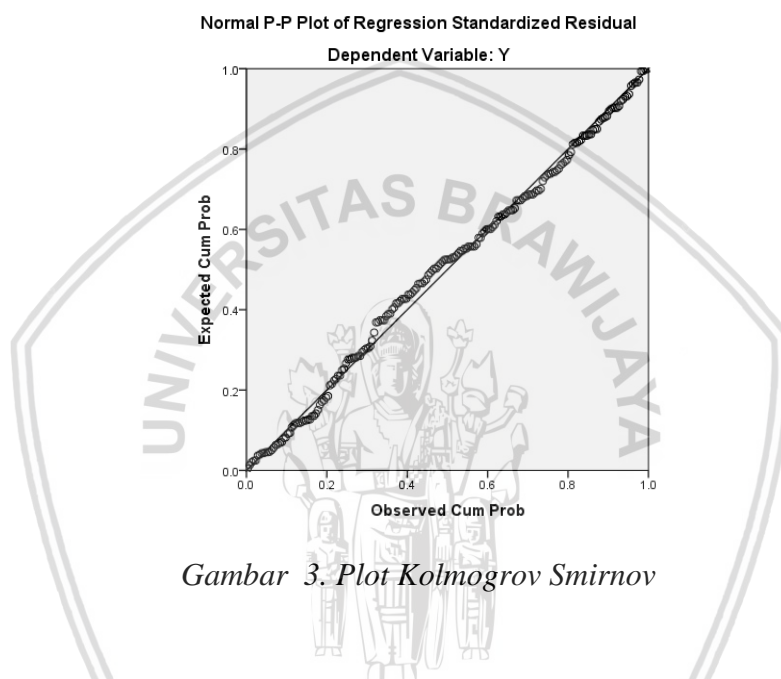
Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Responden	Persentase
<i>Risky Driving Behaviour</i>	$X < 46$	Rendah	71	35,5%
	$46 < X < 69$	Sedang	129	64,5%
	$X \geq 69$	Tinggi	0	0%

Berdasarkan tabel diatas, maka dinyatakan bahwa mayoritas responden memiliki *risky driving behaviour* dalam kategori rendah sebesar 35,5% sebanyak 71 orang, kategori sedang yaitu sebesar 64,5% sebanyak 129 orang dan di kategori tinggi sebesar 0% sebanyak 0 orang.

3. Hasil Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Tujuan dari uji normalitas adalah untuk mengetahui normal atau tidaknya distribusi dari penelitian (Sarjono & Julianta, 2011). Uji Normalitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *one sample kolmogrov-smirnov tes*. Diketahui signifikansi dari populasi data memiliki nilai sebesar 0,684 ($p > 0.05$).



Gambar 3. Plot Kolmogrov Smirnov

Pada gambar plot diatas, terlihat titik- titik bulat berada pada garis diagonal yang berarti data terdistribusi normal. Dari hasil perhitungan dan gambar diatas menunjukkan bahwa variabel kematangan emosi dengan *risky driving behaviour* terdistribusi secara normal dan uji asumsi normalitas telah terpenuhi.

b. Uji Linieritas

Uji linieritas dilakukan untuk mengetahui apakah variable X dan Variabel Y memiliki hubungan yang linier atau tidak (Siregar, 2013). Berdasarkan hasil uji linieritas menunjukkan nilai signifikansi pada *Deviation from linearity* memperoleh

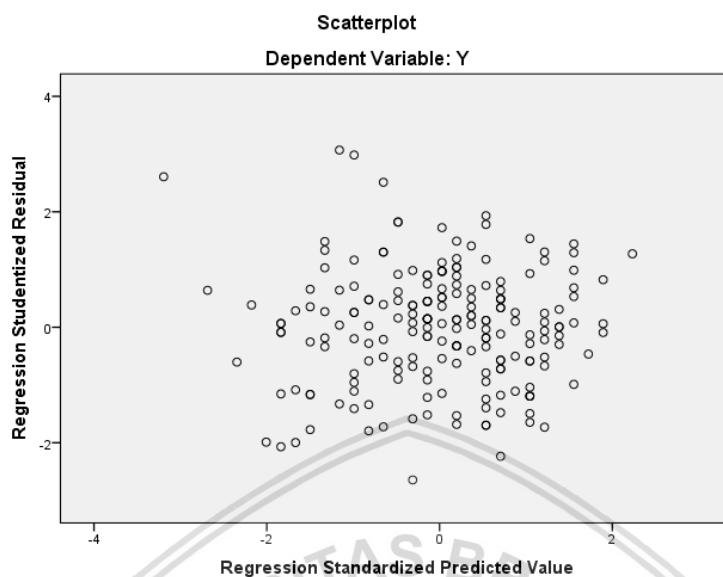
angka p sebesar 0,035 ($p < 0,05$). Sehingga dapat disimpulkan bahwa kematangan emosi tidak memiliki hubungan yang linear dengan *risky driving behaviour*

Tabel 14. Hasil Analisis Uji linearitas menggunakan spss

ANOVA Table			Sum of	df	Mean	F	Sig.
			Squares		Square		
Y * X	(Combined)		3844.417	28	137.301	3.385	.000
	Between	Linearity	2066.885	1	2066.885	50.960	.000
	Groups	Deviation from	1777.532	27	65.835	1.623	.035
		Linearity					
	Within Groups		6935.578	171	40.559		
Total			10779.995	199			

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah terjadi kesamaan varian dan residual suatu pengamatan ke pengamatan lainnya (heteroskedastisitas) atau tidak (homoskedastisitas). Penelitian ini menggunakan scatterplot pada program SPSS *version 20 for windows*.



Gambar 4. scatterplot

Berdasarkan scatterplot, pola titik menyebar secara merata dibagian atas dan bawah garis 0. Pola titik juga tidak membentuk pola tertentu sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heterokedastisitas.

d. Uji Hipotesis

Dalam penelitian dilakukannya uji hipotesis yaitu untuk mengetahui peran Kematangan emosi terhadap *risky driving behavior*. Untuk menguji hipotesis peneliti menggunakan program. *SPSS Statistics 20.0 for windows*. Dari hasil analisis, diketahui bahwa signifikansi (p) adalah 0,00 dimana $0,00 < 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis (H_a) diterima yang berarti terdapat peran kematangan emosi (x) terhadap *risky driving behaviour* (Y).

Tabel 15. hasil Analisis Uji hipotesis menggunakan spss

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	78.187	4.503		17.364	.000
X	-.546	.080	-.438	-6.853	.000

a. Dependent Variable: Y

Table 16.

Hasil uji regresi berdasarkan dimensi kematangan emosi

	Kestabilan Emosi	Perkembangan Emosi	Penyesuaian Sosial	Integritas	Kebebasan
Regresi linear	0,000	0,000	0,008	0,000	0,000
R squared	0,110	0,084	0,035	0,150	0,100

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat bahwa dimensi kestabilan emosi memiliki nilai signifikansi korelasi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukan bahwa terdapat peran antara dimensi kestabilan emosi denga risky driving behaviour. Dimensi perkembangan emosi memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,005$. Hal ini menunjukan bahwa terdapat peran antara dimensi perkembangan emosi dengan *risky driving behaviour*. Dimensi penyesuaian sosial memiliki signifikansi sebesar 0,008 dimana $0,008 < 0,05$. Hal ini menunjukan bahwa terdapat peran antara dimensi penyesuaian sosial dengan risky driving behaviour. Dimensi integritas memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,05$ hal ini menunjukan bahwa terdapat peran antara

dimensi integritas dengan *risky driving behaviour*. Dan dimensi kebebasan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,00 bahwa hal tersebut menunjukkan terdapat peran antara dimensi kebebasan dengan *risky driving behaviour*. Maka dapat disimpulkan terdapat peran kematangan emosi dengan *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di kota malang.

B. Pembahasan

Berdasarkan dari uji hipotesis menunjukkan bahwa nilai signifikansi sebesar 0,00 dimana hasil signifikansi tersebut lebih kecil dari nilai koefisien 0,05. Dari hasil tersebut menyatakan bahwa hipotesis (H_a) diterima maka terdapat peran kematangan emosi (X) terhadap *risky driving behaviour* (Y) pada pengendara sepeda motor di kota Malang. Maka dari itu terdapat hasil hubungan positif antara kematangan emosi dengan *risky driving behaviour*. Ketika seseorang tidak memiliki kematangan emosi yang cukup baik maka akan meningkat pula *risky driving behaviour* pengendara sepeda motor.

Kematangan emosi adalah kemampuan individu untuk mengendalikan luapan emosi dan mampu menghadapi situasi kritis yang sedang dihadapi. (Asih & Pratiwi, 2010). Kematangan emosi memiliki beberapa aspek menurut singh & Bhargava yaitu aspek kestabilan emosi, penyesuaian sosial, perkembangan emosi, integritas kepribadian, dan kebebasan. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan peneliti, dari kelima aspek kematangan emosi memiliki kontribusi terhadap *risky driving behaviour*.

Kestabilan emosi yaitu karakteristik seseorang yang tidak memungkinkan untuk bereaksi secara berlebihan atau mengalami perubahan *mood* secara mendadak yang disebabkan situasi emosional. Dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti bahwa aspek kestabilan emosi memiliki nilai signifikansi korelasi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peran antara aspek kestabilan emosi dengan *risky driving behaviour*. maka hal tersebut menunjukkan bahwa aspek kestabilan emosi memiliki korelasi yang signifikan dengan *risky driving behaviour*. Sehingga dapat diartikan semakin tinggi tingkat kestabilan emosi seseorang maka tingkat *risky driving behaviour* juga makin tinggi. Dan diketahui bahwa nilai *R squared* untuk korelasi ini sebesar 0,11 yang berarti kestabilan emosi memiliki peran terhadap *risky driving behaviour* sebanyak 11%.

Aspek penyesuaian sosial yaitu mengacu pada proses interaksi antara kebutuhan seseorang dan tuntutan lingkungan sosial dalam situasi tertentu, sehingga individu dapat mempertahankan dan menyesuaikan hubungan yang diinginkan dilingkungannya. Dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti bahwa aspek penyesuaian sosial memiliki signifikansi sebesar 0,008 dimana $0,008 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peran antara aspek penyesuaian sosial dengan *risky driving behaviour*. Maka hal tersebut menunjukkan bahwa aspek penyesuaian sosial memiliki korelasi yang signifikan dengan *risky driving behaviour*. Sehingga dapat diartikan semakin tinggi tingkat penyesuaian sosial seseorang maka tingkat *risky driving behaviour* juga makin tinggi. Dan diketahui

bahwa nilai *R squared* untuk korelasi ini sebesar 0,035 yang berarti penyesuaian sosial memiliki peran terhadap risky driving behaviour sebanyak 3,5%.

Perkembangan emosi adalah karakteristik individu yang mengacu kepada perasaan yang memadai dan memiliki emosi yang baik untuk berfikir positif terhadap lingkungan. Dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti bahwa aspek perkembangan emosi memiliki signifikansi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peran antara perkembangan emosi dengan *risky driving behaviour*. Maka hal tersebut menunjukkan bahwa perkembangan emosi memiliki korelasi yang signifikan dengan *risky driving behaviour*. Sehingga dapat diartikan semakin tinggi tingkat perkembangan emosi seseorang maka tingkat *risky driving behaviour* juga makin tinggi. Dan diketahui bahwa nilai *R squared* untuk korelasi ini sebesar 0,084 yang berarti perkembangan emosi memiliki peran terhadap risky driving behaviour sebanyak 8,4%.

Integritas kepribadian adalah suatu proses tegas menyatukan unsur unsur yang beragam dari individu dan kecenderungan dinamis untuk menciptakan hubungan yang harmonis dan berkurangnya konflik batin. Dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti bahwa aspek integrasi kepribadian memiliki signifikansi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peran antara integrasi kepribadian dengan *risky driving behaviour*. Maka hal tersebut menunjukkan bahwa integrasi kepribadian memiliki korelasi yang signifikan dengan *risky driving behaviour*. Sehingga dapat diartikan semakin tinggi tingkat integrasi kepribadian seseorang maka tingkat *risky driving behaviour* juga makin tinggi. Dan diketahui bahwa nilai *R squared* untuk korelasi ini sebesar 0,150 yang

berarti integrasi kepribadian memiliki peran terhadap *risky driving behaviour* sebanyak 15 %.

Kebebasan adalah kapasitas kecenderungan sikap individu untuk menjadi pribadi mandiri atau membuat perlawanan terhadap kontrol orang lain dimana ia dapat mengambil keputusan dengan penilainnya sendiri yang berdasarkan fakta dan memanfaatkan kemampuan intelektual dan potensi kreatif seseorang. Dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti bahwa kebebasan memiliki signifikansi sebesar 0,000 dimana $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peran antara kebebasan dengan *risky driving behaviour*. Maka hal tersebut menunjukkan bahwa kebebasan memiliki korelasi yang signifikan dengan *risky driving behaviour*. Sehingga dapat diartikan semakin tinggi tingkat kebebasan seseorang maka tingkat *risky driving behaviour* juga makin tinggi. Dan diketahui bahwa nilai *R squared* untuk korelasi ini sebesar 0,100 yang berarti kebebasan memiliki peran terhadap *risky driving behaviour* sebanyak 10 %.

Adapun faktor lain yang mempengaruhi kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour*. Berdasarkan data analisa di atas pengendara motor di kota Malang memiliki kematangan emosi dengan kategori sedang yaitu sebanyak 81%. Yang artinya dimana seseorang pengendara sepeda motor sudah cukup memiliki kematangan emosi yang baik dan bisa mengontrol emosi tersebut.

Usia responden dari penelitian ini dimulai dari usia remaja sampai dengan dewasa dengan jenis kelamin perempuan dan laki laki. Berdasarkan dengan usia dan jenis kelamin tersebut, maka dapat digambarkan bahwa pengendara usia

remaja hingga dewasa dengan jenis kelamin laki laki memiliki perilaku berkendara berisiko (*risky driving behaviour*) dibandingkan pengendara perempuan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Roders Pivik & Sutton (2015), menyatakan bahwa pengendara laki laki yang masih berada pada usia muda, mengemudi dengan seorang teman dengan suasana hati yang senang dapat meningkatkan kecepatan yang tinggi. Efek tersebut juga dimodifikasi dengan adanya interaksi yang baik dengan penumpang dengan suasana hati yang senang (*happy mood*) dibandingkan harus berkendara sendiri. Dengan adanya suasana hati yang senang biasanya pengendara cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi tanpa memikirkan keselamatan baik untuk diri sendiri maupun orang lain.

Berdasarkan pemaparan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kematangan emosi mampu memprediksi *risky driving behaviour* dan hasil analisis menunjukan bahwa kematangan emosi berkontribusi sebesar 19% .

C. Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti tidak terlepas dari keterbatasan dan kendala yang ditemui selama proses penelitian, adapun keterbatasan tersebut seperti:

1. Peneliti hanya mengambil responden di wilayah kota Malang.
 - a. Peneliti mengambil sampel di empat kecamatan yang berbeda bukan di semua kecamatan yang berada di Kota Malang.

- b. Kuisioner yang digunakan merupakan kumpulan dari skala tim payung sehingga terdapat beberapa bagian dari aitem yang cukup banyak sehingga membuat responden menolak untuk mengisi.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian yang sudah di lakukan di Kota Malang dan penjelasan yang telah diuraikan oleh peneliti sebelumnya, sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa :

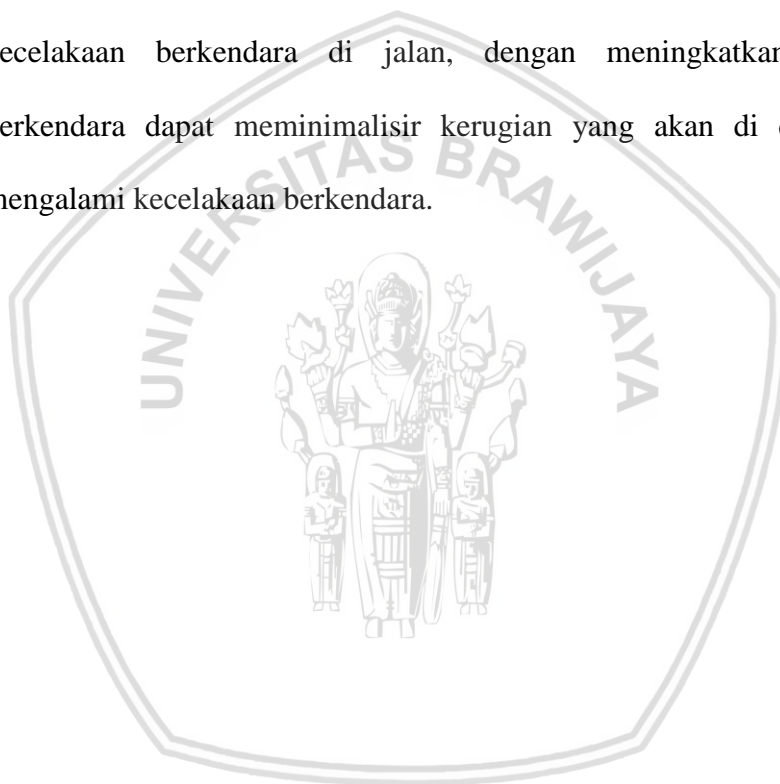
1. Terdapat peran kematangan emosi terhadap *risky driving behaviour*. Hasil dari signifikansi adalah 0.000 dan lebih kecil dari nilai keofesien yaitu 0.05.
2. Berdasarkan data yang diperoleh, dari 200 responden diketahui bahwa mayoritas responden adalah laki- laki sebesar 64,5% yaitu sebanyak 129 orang dan sisanya responden perempuan sebesar 35,5% responden sebanyak 71 orang.
3. Berdasarkan data yang diperoleh, kematangan emosi mampu memprediksi *risky driving behaviour* sebesar 19%.

B. Saran

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan dan pembahasan yang telah diuraikan oleh peneliti, maka peneliti mengajukan saran, yaitu:

1. Bagi Penelitian Selanjutnya
 - a. Penelitian selanjutnya apabila ingin melanjutkan penelitian ini, sebaiknya juga melakukan penyebaran data di daerah Kabupaten Malang.

- b. Penelitian ini berfokus pada pengemudi sepeda motor, untuk penelitian selanjutnya sebaiknya menjadikan pengemudi mobil sebagai responden agar dapat dibandingkan hasilnya dengan pendara sepeda motor.
- c. Bagi para pengendara sepeda motor penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi dan pengetahuan baru tentang kematangan emosi dan risky driving behaviour. Hal ini penting mengingat tingginya angka kecelakaan berkendara di jalan, dengan meningkatkan kesadaran berkendara dapat meminimalisir kerugian yang akan di dapat ketika mengalami kecelakaan berkendara.

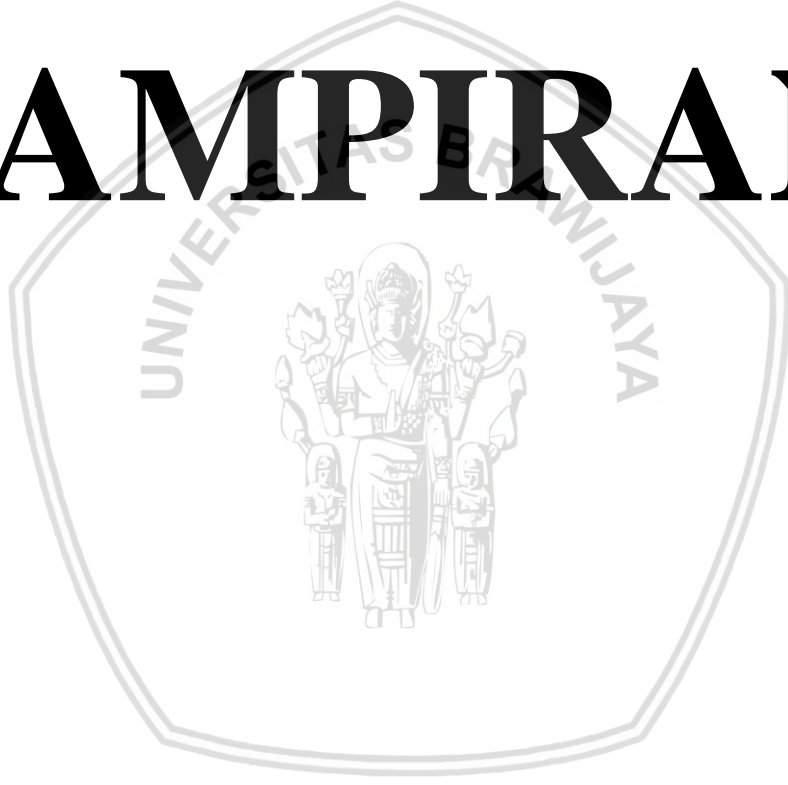


DAFTAR PUSTAKA

- Asih, G. Y., & Pratiwi, M. S. (2010). Perilaku, Prososial Ditinjau dari Empati dan Kematangan Emosi. *Jurnal Psikologi*.
- Azwar, S. (2012). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- BPS. (2017, Januari 20). *Jumlah Kendaraan Bermotor*. Retrieved from BPS: <http://malangkota.bps.go.id/stratictable/2017/07/21>
- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from. *accident analysis and prevention*.
- dephub.go.id. (2009, february). *Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Darat Republik Indonesia*. Retrieved february 16, 2018, from hubdat.dephub.go.id: <http://hubdat.dephub.go.id/artikel-ditjen-ktd/28-tata-cara-bersepeda-motor-di-indonesia?showall=1>
- Dula, C. S., & Geller, E. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*.
- Ekawati, N., Soeaidy, & Ribawanto. (2013). Kajian Dampak pengembangan pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas. *Jurnal administrasi public*.
- Hukum-Online. (2009). *hukumonline.com*. Retrieved february 16, 2018, from <http://www.hukumonline.com/pusatdata/downloadfile/lt4a604fffd43d3/parent/lt4a604fcfd406d>
- Hurlock, E. B. (1980). *Psikologi Perkembangan*.
- Iversen, H. (2004). Risk-Taking attitudes and Risky Driving behaviour. *Transportation Research*.
- Kamus, B. (2018, februari 19). *Kamus besar*. Retrieved from <https://www.kamusbesar.com/pengemudi>
- KBBI-Online. (2018). *KBBI Online*. Retrieved February 16, 2018, from KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia): <https://www.kbbi.web.id/kemudi>; <https://www.kbbi.web.id/sepeda>
- Kemenhub. (2012, Agustus). *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*. Retrieved Januari 23, 2018, from <http://dephub.go.id/post/read/kelelahan-jadi-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-14470>
- kominfo, D. (2018, februari 2018). Retrieved from Dishub kominfo : <https://dishubkominfobengkayang.wordpress.co>
- llescue, D., & Sarbescue, P. (2013). The relationship of dangerous driving with traffic offenses : A study on an adapted measures of dangerous driving. *Accident Analysis and Prevention*.

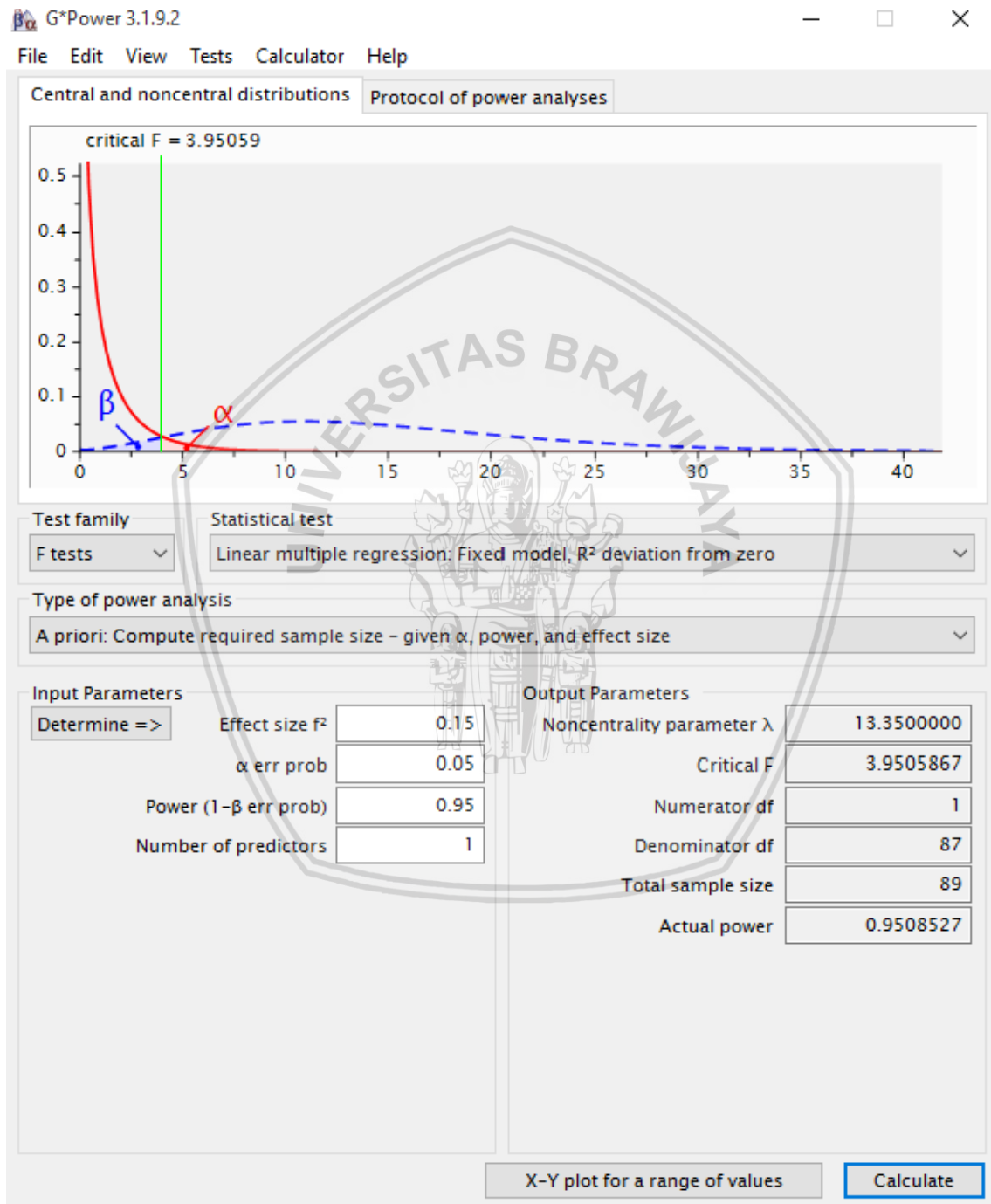
- Marsaid, M.hidayat, & Ahsan. (2013). faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah polres kabupaten malang . *Jurnal Ilmu Keperawatan* .
- Morissan. (2016). *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: PT Fajar Interpratama Mandiri.
- Permanawati, S. W. (2010). Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan karakteristik Pengendara. *Jurnal Rekayasa Sipil* .
- Purwanto, E. A., & Sulistyastusi, D. R. (2017). *Metode penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Penerbit Gava Media.
- Roders, N., Pivik, K., & sutton, M. (2015). Risky driving among young male drivers: The effects of mood. *Transportation research part F*.
- SAMSAT. (2017, Juli 21). Retrieved Februari 11, 2018, from Badan Pusat Statistik Kota Malang: <https://malangkota.bps.go.id/statictable/2017/07/21/598/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-di-kota-malang-2015-2016.html>
- Sekaran, U. (2006). *Research Methods For Business*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat .
- Sulistianingsih, F. (2014). Hubungan Kematangan Emosi dan persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pada pengendara Motor Di UIN Maliki Malang.
- Trifiana, R. (2015). Pengaruh Kematangan Emosi Terhadap Perilaku Prososial Remaja Pengguna Gadget di SMPN 2 Yogyakarta.
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2016). Sudut Pandang Kepribadian Dalam Perilaku.
- Usman, H., & Akbar, R. P. (2003). *Pengantar Statistik*. Jakarta: Sinar Grafika Offset.
- Utari. (2016). Hubungan aggressive Driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di samarinda. *ejournal psikologi* .
- Widowati, P. C. (2009). Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Perilaku Seksual Pranikah Pada Remaja Akhir.
- Zimbardo, P. G., & Boyd, K. A. (1997). Present Time Persepective As A Predictor of Risky Driving. *Personality and Individual Differences*.

LAMPIRAN



Lampiran.

Penentuan Sample Size Menggunakan G*Power

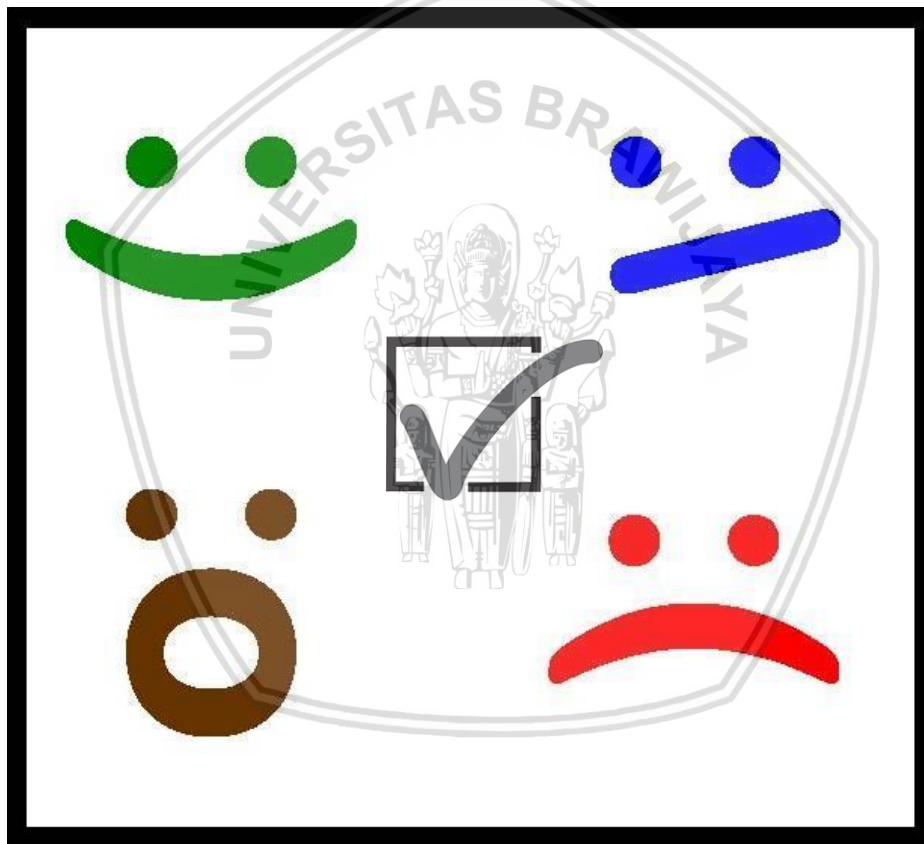


Lampiran .

Tampilan Skala Try Out kematangan emosi

NO:

SKALA PSIKOLOGI



JURUSAN PSIKOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

2018

Kepada responden yang terhormat:

Perkenalkan saya Ersi Dewanti, mahasiswa psikologi Universitas Brawijaya Malang angkatan 2014. Saya selaku peneliti, sedang melakukan penelitian yang akan digunakan untuk keperluan menyelesaikan tugas akhir (Skripsi) saya. Saya memerlukan kesediaan saudara/i mengisi skala ini untuk membantu saya dalam pengumpulan data. Skala ini terdiri dari beberapa pernyataan.

Kami mohon saudara/i menjawab skala ini dengan sejujur-jujurnya sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Pada skala ini tidak terdapat jawaban benar atau salah, serta jawaban yang saudara/i berikan tidak berpengaruh pada diri anda, karena penelitian ini dilakukan untuk pengembangan ilmu pengetahuan. Dan saya menjamin kerahasiaan data anda.

Atas kesediaannya saya ucapkan terimakasih.

Hormat saya,

Ersi Dewanti



Identitas Responden

Nama (Inisial) :

Usia :

Jenis Kelamin :

Pekerjaan :

Dengan ini, saya selaku responden telah membaca dan bersedia mengisi kuesioner dengan sujujur-jujurnya dan tanpa adanya paksaan dari pihak manapun.

Malang, 2018

Responden

PSIKOLOGI

Universitas Brawijaya

Petunjuk Pengisian Skala

Pada skala penelitian ini, terdapat beberapa pernyataan yang mungkin menggambarkan dengan diri anda. Anda diminta untuk memilih satu dari empat respon jawaban yang mewakili diri anda dengan cara memberikan tanda centang (✓) pada kolom yang telah disediakan.

Keterangan:

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak setuju

STS : Sangat tidak setuju

Contoh:

No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1	Saya orang yang mudah bersikap dalam berbagai situasi	✓			

NO	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1.	Saya orang yang mudah bereaksi dalam berbagai situasi.				
2.	Saya sering merasa tidak percaya diri dilingkungan saya berada.				
3.	Saya mampu menerima kegagalan.				
4.	Ketika saya melihat orang-orang berbisik didepan saya, menurut saya mereka sedang membicarakan kelemahan saya.				
5.	Saya tidak memikirkan perkataan orang lain mengenai diri saya.				
6.	ketika saya sedih saya tidak memperlihatkan didepan umum.				
7.	Saya selalu bersemangat dalam meraih apa yang saya ingin capai.				
8.	Saya merasa bahwa orang lain mengkritik saya untuk menjatuhkan semangat saya.				
9.	Menurut saya kritikan dari orang lain adalah untuk kebaikan saya ke depan.				
10.	Saya akan terus mencoba segala sesuatu hingga berhasil .				
11.	Saya cenderung melampiaskan amarah saya kepada orang terdekat saya.				
12.	Suasana hati saya sangat dipengaruhi oleh lingkungan sekitar.				
13.	Saya benci dengan orang yang menjauhi saya.				
14.	Saya akan tetap tenang walaupun lingkungan menekan saya.				
15.	Saya tidak mudah tersinggung walaupun orang lain bersikap buruk terhadap saya.				

NO	Pernyataan	SS	S	TS	STS
16.	Saya tidak menyerah dalam mencoba segala sesuatu hingga berhasil.				
17.	Saya merasa pesimis ketika teman saya mendapatkan nilai yang lebih baik dari pada saya.				
18.	Saya mudah menyesuaikan diri di lingkungan sosial.				
19.	Saya bisa menerima kritik saran dari orang lain.				
20.	Saya adalah orang yang tidak suka terikat dengan aturan.				
21.	Saya akan mempertimbangkan terlebih dahulu semua pendapat dari orang lain.				
22.	Saya suka bekerja sama dengan orang-orang yang memiliki kesamaan dengan saya.				
23.	Ketika saya sedang memiliki masalah dengan teman saya saya selalu berusaha untuk menyelesaikannya.				
24.	Saya sering melibatkan teman saya dalam mengambil keputusan.				
25.	Saya berteman dengan siapa saja meskipun orang tersebut memiliki perbedaan dengan saya.				
26.	Saya tidak suka melihat teman saya yang kemampuannya melebihi saya.				
27.	Saya merasa saya memiliki kemampuan yang terbatas.				
28.	Saya mengutamakan diskusi dalam menentukan keputusan mufakat.				
29.	Saya mampu bangkit ketika mengalami masalah.				

30.	Saya lebih nyaman dan memilih mencari jalan keluar sendiri atas masalah yang sedang saya hadapi.				
31.	Saya mampu menyelesaikan masalah dengan baik.				

NO	Pernyataan	SS	S	TS	STS
32.	Saya percaya dengan kemampuan yang saya miliki.				
33.	Saya mampu bertanggung jawab terhadap perbuatan yang telah saya lakukan.				
34.	Ketika orang lain merendahkan saya, menurut saya hal tersebut adalah motivasi bagi saya untuk menjadi lebih baik .				
35.	Saya lebih suka bercerita kepada orang lain untuk mendapatkan solusi ketika saya menghadapi masalah.				
36.	Masalah yang terjadi pada diri saya selalu gagal saya selesaikan sendiri.				
37.	Saya cenderung melupakan masalah yang saya hadapi dan tidak berusaha menyelesaikannya.				
38.	Saya sering kali ditunjuk sebagai ketua dalam suatu kelompok.				
39.	Menurut saya pendapat orang lain sangat berguna untuk saya .				
40.	Tidak ada masalah yang tidak dapat saya selesaikan.				



Thank you

1. Apakah penampilan skala ini sudah menarik ?

a. Ya

b. Tidak, (tolong jelaskan pendapat anda)

.....

.....

.....

.....

2. Apakah penampilan aitem (jenis huruf, ukuran huruf) dalam skala ini sudah menarik dan jelas dibaca ?

a. Ya

b. Tidak, (tolong jelaskan pendapat anda)

.....

.....

.....

.....

3. Apakah aitem dalam skala ini sudah jelas dan mudah dipahami ?

a. Ya

b. Tidak, (tolong jelaskan pendapat anda)

.....

.....

.....

.....

4. Berikan pendapat anda secara keseluruhan untuk skala ini.

.....

.....

.....

.....

Lampiran 4.

Tampilan Skala Try Out Risky Drving Behaviour



Lampiran 5. Tampilan Skala Final



Lampiran 6. Sebaran Data Kematangan Emosi



Lampiran 7. Sebaran Data Risky Driving Behaviour



Lampiran 8. Hasil Analisis Data Korelasi X dan Y

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X	200	43	75	56.17	5.898
Y	200	28	64	47.50	7.360
Valid N (listwise)	200				

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.438 ^a	.192	.188	6.634

a. Predictors: (Constant), X

b. Dependent Variable: Y

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2066.885	1	2066.885	46.969	.000 ^b
	Residual	8713.110	198	44.006		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	78.187	4.503		17.364	.000
X	-.546	.080	-.438	-6.853	.000

a. Dependent Variable: Y

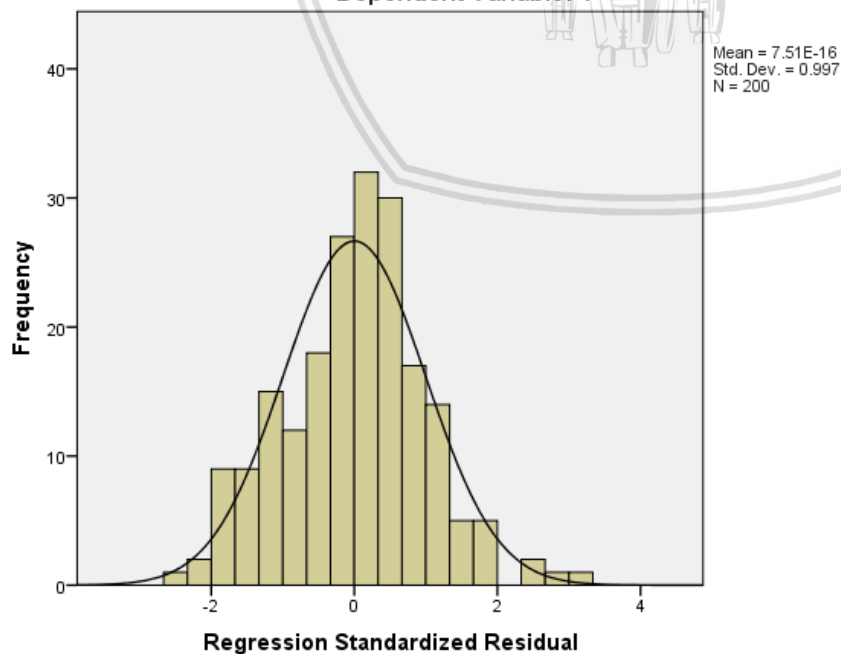
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	37.20	54.69	47.49	3.223	200
Residual	-17.492	20.240	.000	6.617	200
Std. Predicted Value	-3.194	2.232	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.637	3.051	.000	.997	200

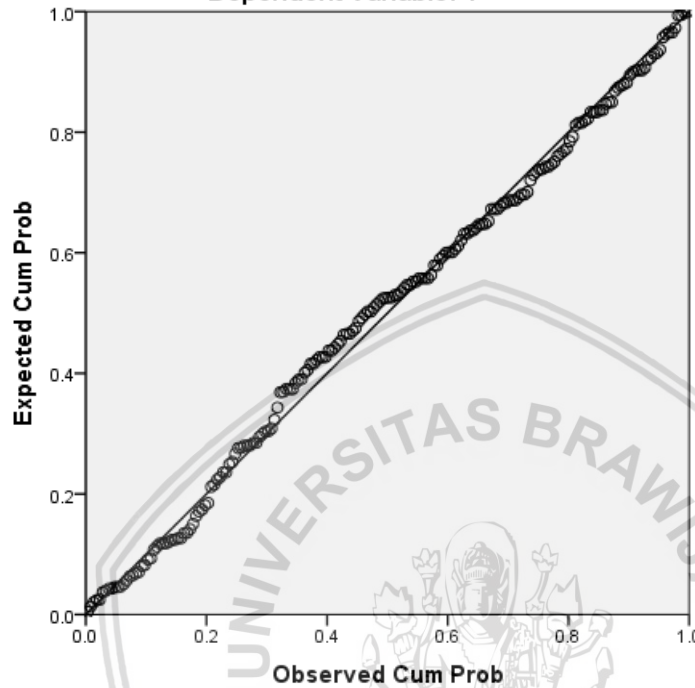
a. Dependent Variable: Y

Histogram

Dependent Variable: Y



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual
Dependent Variable: Y



NPar Test

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	6.61698364
	Absolute	.048
Most Extreme Differences	Positive	.035
	Negative	-.048
Kolmogorov-Smirnov Z		.684
Asymp. Sig. (2-tailed)		.738

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Means

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Y * X	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

Report

Y			
X	Mean	N	Std. Deviation
43	63.00	1	.
45	55.33	3	3.215
46	50.00	1	.
47	56.29	7	5.469
48	51.80	5	1.483
49	51.11	9	6.092
50	47.08	12	6.403
51	48.25	4	4.113
52	48.00	15	5.904
53	48.13	16	7.509
54	51.12	8	3.482
55	49.13	16	6.163
56	50.62	13	5.091
57	46.94	17	4.710
58	44.20	10	7.099
59	48.56	9	6.784
60	48.29	7	9.268
61	42.00	7	5.774
62	44.90	10	8.698
63	47.75	4	12.121
64	47.17	6	5.193
65	39.00	6	6.325
66	36.00	3	7.550

67	38.00	6	5.762
68	28.00	1	.
69	43.00	1	.
70	36.00	1	.
72	43.00	1	.
75	54.00	1	.
Total	47.50	200	7.360

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
	(Combined)	3844.417	28	137.301	3.385	.000
Y * X	Between Groups	2066.885	1	2066.885	50.960	.000
	Linearity	1777.532	27	65.835	1.623	.035
	Deviation from Linearity	6935.578	171	40.559		
	Within Groups	10779.995	199			
	Total					

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
Y * X	-.438	.192	.597	.357

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.438 ^a	.192	.188	6.634

a. Predictors: (Constant), X

b. Dependent Variable: Y

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	2066.885	1	2066.885	46.969	.000 ^b
Residual	8713.110	198	44.006		
Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	78.187	4.503		17.364	.000
X	-.546	.080	-.438	-6.853	.000

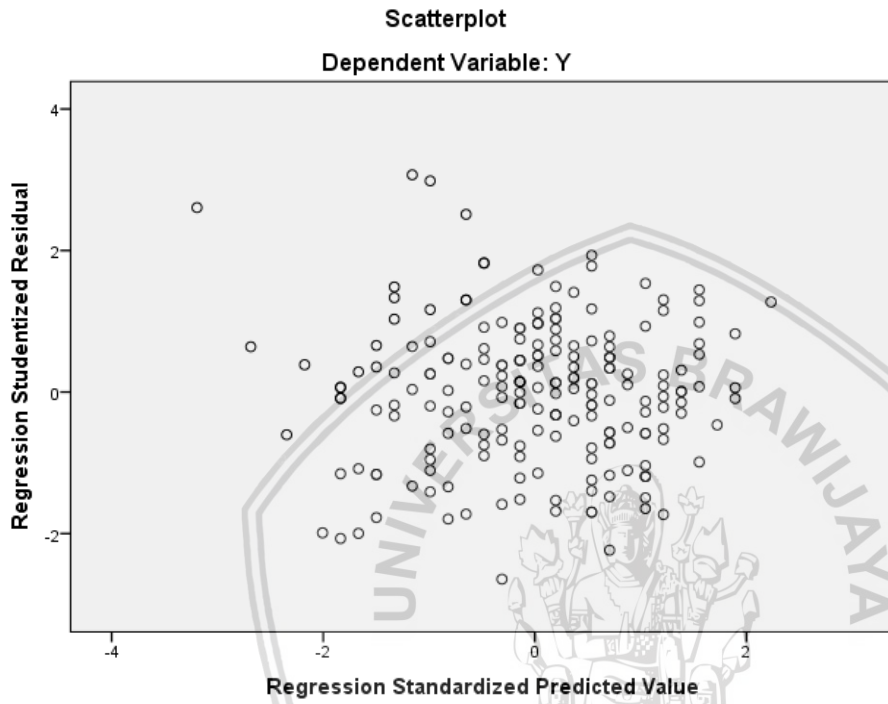
a. Dependent Variable: Y

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	37.20	54.69	47.49	3.223	200
Std. Predicted Value	-3.194	2.232	.000	1.000	200
Standard Error of Predicted Value	.469	1.573	.637	.186	200
Adjusted Predicted Value	36.20	54.43	47.49	3.229	200
Residual	-17.492	20.240	.000	6.617	200
Std. Residual	-2.637	3.051	.000	.997	200
Stud. Residual	-2.644	3.069	.000	1.003	200
Deleted Residual	-17.589	20.481	.002	6.694	200
Stud. Deleted Residual	-2.685	3.137	.000	1.009	200
Mahal. Distance	.001	10.200	.995	1.349	200
Cook's Distance	.000	.202	.006	.016	200
Centered Leverage Value	.000	.051	.005	.007	200

a. Dependent Variable: Y

Charts



Lampiran 11. Hasil Analisis Data Regresi Dimensi X dan Y

Data Dimensi Intergritas

Descriptives

[DataSet0]

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
intergritas	200	11	20	15.85	1.780
y	200	28	64	47.50	7.360
Valid N (listwise)	200				

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	intergritas ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: y

b. All requested variables entered.

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.387 ^a	.150	.146	6.803

a. Predictors: (Constant), intergritas

b. Dependent Variable: y

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.

1	Regression	1616.029	1	1616.029	34.917	.000 ^b
	Residual	9163.966	198	46.283		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: y

b. Predictors: (Constant), intergitas

Coefficients^a

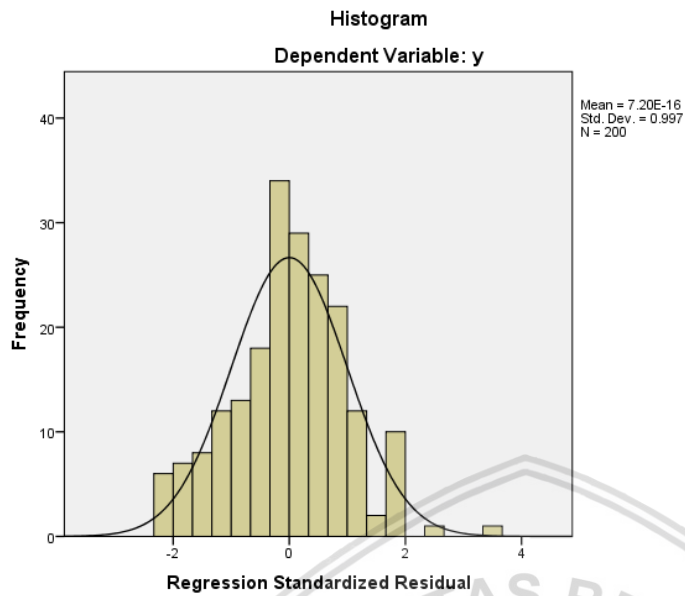
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	72.872	4.322		16.863	.000
1 intergitas	-1.601	.271	-.387	-5.909	.000

a. Dependent Variable: y

Residuals Statistics^a

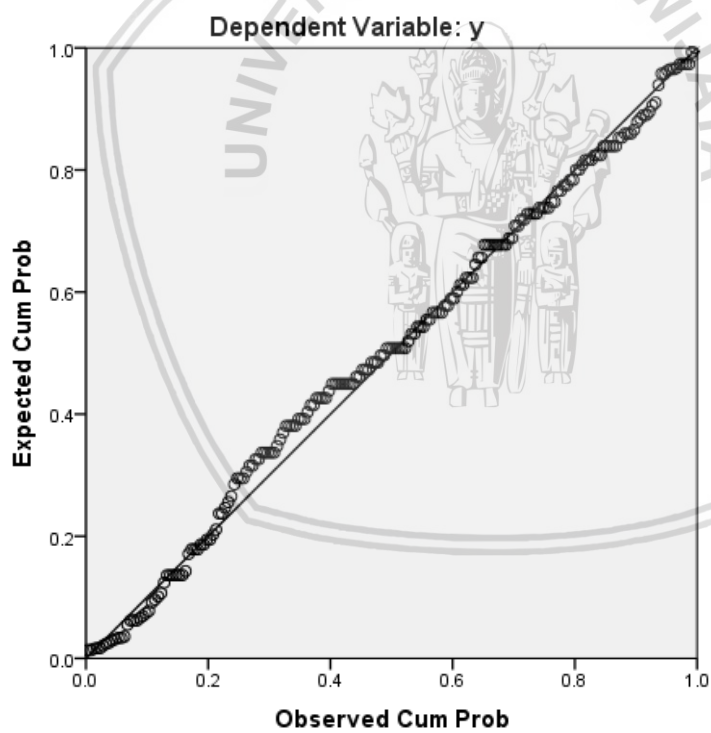
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	40.86	55.27	47.50	2.850	200
Residual	-15.062	23.139	.000	6.786	200
Std. Predicted Value	-2.328	2.727	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.214	3.401	.000	.997	200

a. Dependent Variable: y



Charts

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



NPar Tests

[DataSet0]

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	6.78602095
	Absolute	.055
Most Extreme Differences	Positive	.035
	Negative	-.055
Kolmogorov-Smirnov Z		.784
Asymp. Sig. (2-tailed)		.570

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

MEANS TABLES=y BY x

Means

[DataSet0]

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
y * intergitas	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

Report

y

intergitas	Mean	N	Std. Deviation
11	53.00	1	.
12	57.80	5	3.564
13	53.00	7	4.967
14	46.58	24	7.471
15	49.82	62	5.615
16	47.94	35	6.704
17	46.59	29	6.998
18	42.11	19	6.616
19	39.92	12	6.653

20	45.17	6	12.384
Total	47.50	200	7.360

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
y * intergitas	(Combined)	2433.854	9	270.428	6.156	.000
	Between Groups	1616.029	1	1616.029	36.789	.000
	Linearity					
	Deviation from Linearity	817.825	8	102.228	2.327	.021
	Within Groups	8346.141	190	43.927		
	Total	10779.995	199			

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
y * intergitas	-.387	.150	.475	.226

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	intergitas ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: y

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.387 ^a	.150	.146	6.803

a. Predictors: (Constant), intergitas

b. Dependent Variable: y

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1616.029	1	1616.029	34.917	.000 ^b
	Residual	9163.966	198	46.283		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: y

b. Predictors: (Constant), intergitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	72.872	4.322		16.863	.000
	intergitas	-1.601	.271	-.387	-5.909	.000

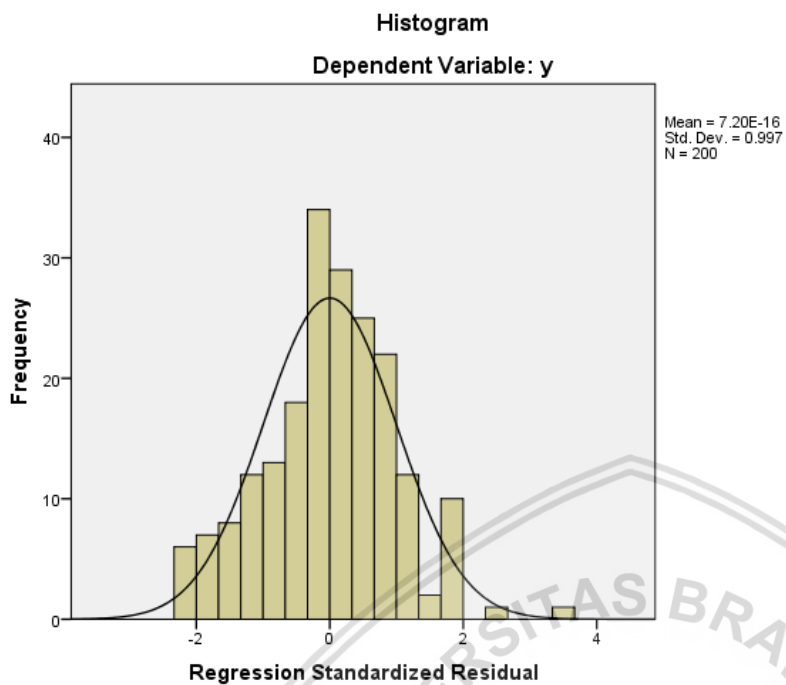
a. Dependent Variable: y

Residuals Statistics^a

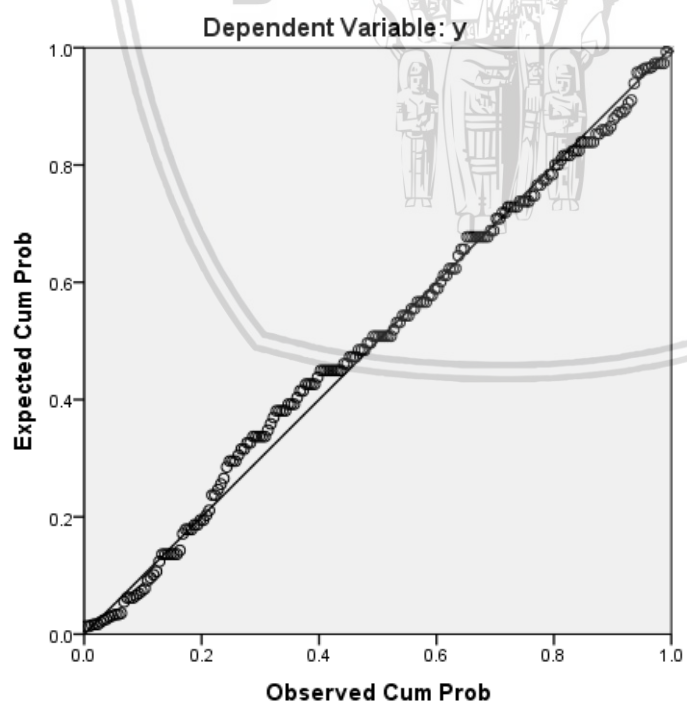
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	40.86	55.27	47.50	2.850	200
Residual	-15.062	23.139	.000	6.786	200
Std. Predicted Value	-2.328	2.727	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.214	3.401	.000	.997	200

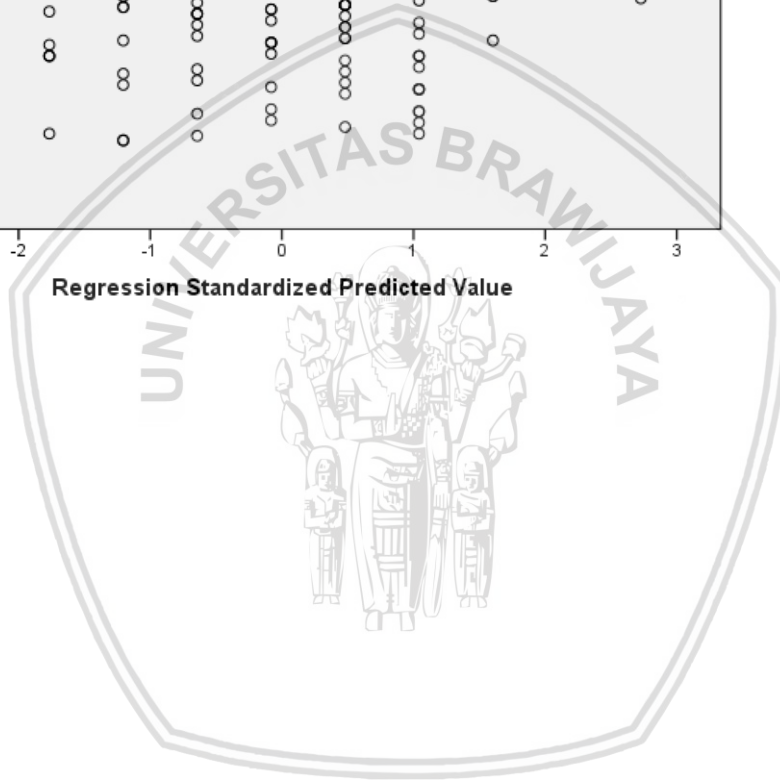
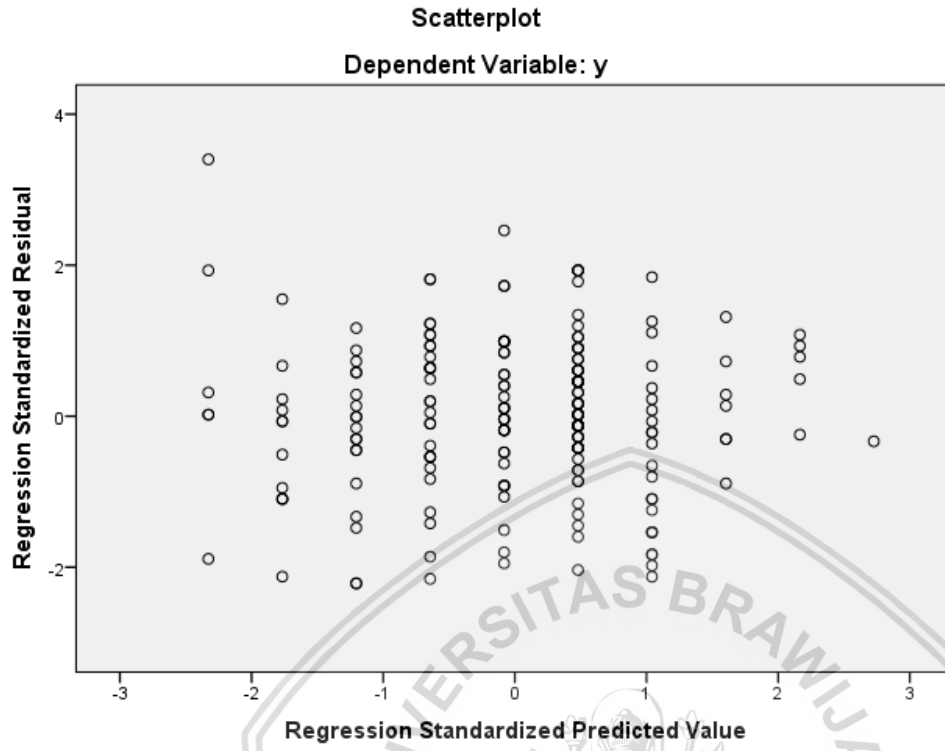
a. Dependent Variable: y

Charts



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual





Data analisis dimensi Kebebasan

Descriptives

[DataSet0]

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
kebebasan	200	7	16	11.76	1.751
rdb	200	28	64	47.50	7.360
Valid N (listwise)	200				

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	kebebasan ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: rdb

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.317 ^a	.100	.096	6.999

a. Predictors: (Constant), kebebasan

b. Dependent Variable: rdb

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	1080.680	1	1080.680	22.061	.000 ^b
Residual	9699.315	198	48.986		
Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: rdb

b. Predictors: (Constant), kebebasan

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	63.142	3.368		18.748	.000
	kebebasan	-1.330	.283	-.317	-4.697	.000

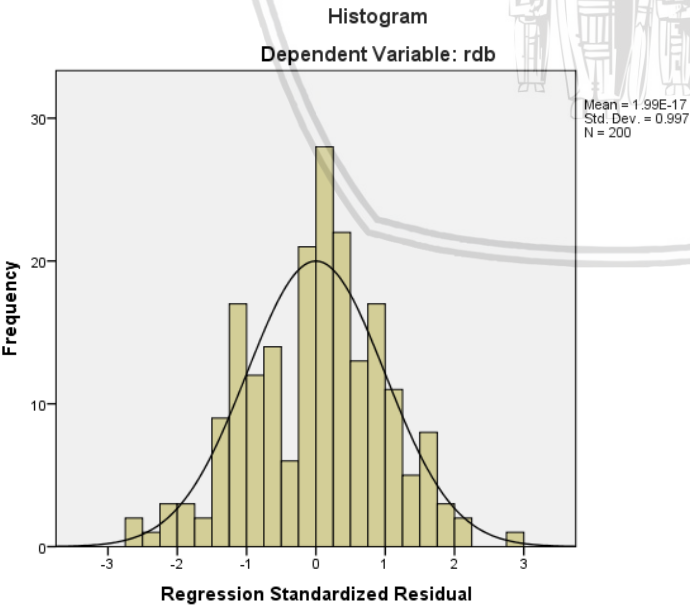
a. Dependent Variable: rdb

Residuals Statistics^a

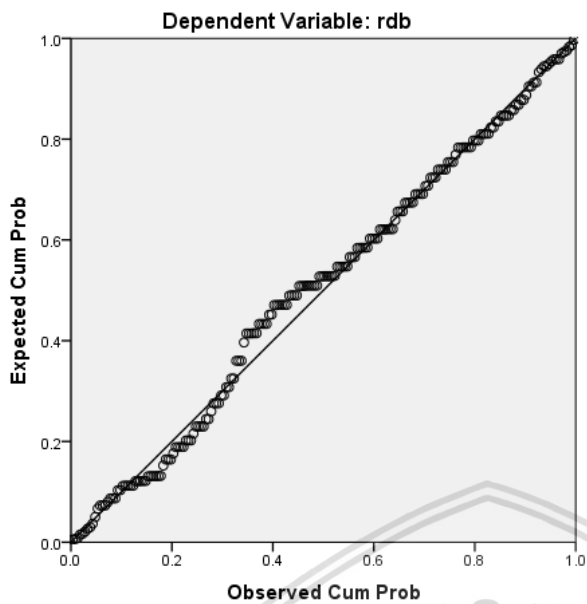
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	41.85	53.83	47.49	2.330	200
Residual	-17.845	19.485	.000	6.981	200
Std. Predicted Value	-2.421	2.718	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.550	2.784	.000	.997	200

a. Dependent Variable: rdb

Charts



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



NPar Tests

[DataSet0]

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	6.98142349
	Absolute	.071
Most Extreme Differences	Positive	.049
	Negative	-.071
Kolmogorov-Smirnov Z		.999
Asymp. Sig. (2-tailed)		.271

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Means

[DataSet0]

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
rdb * kebebasan	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

Report

rdb

kebebasan	Mean	N	Std. Deviation
7	46.00	1	.
8	51.00	4	11.402
9	47.36	11	5.182
10	51.12	32	6.272
11	49.20	45	6.549
12	47.86	43	6.442
13	45.03	30	7.885
14	44.55	22	7.513
15	37.71	7	7.783
16	45.00	5	7.681
Total	47.50	200	7.360

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
rdb * kebebasan	(Combined)	1683.737	9	187.082	3.908	.000
	Between Groups	1080.680	1	1080.680	22.573	.000
	Linearity	603.056	8	75.382	1.575	.135
	Deviation from Linearity	9096.258	190	47.875		
	Within Groups	10779.995	199			
	Total					

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
rdb * kebebasan	-.317	.100	.395	.156

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	kebebasan ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: rdb

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.317 ^a	.100	.096	6.999

a. Predictors: (Constant), kebebasan

b. Dependent Variable: rdb

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1080.680	1	1080.680	22.061	.000 ^b
	Residual	9699.315	198	48.986		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: rdb

b. Predictors: (Constant), kebebasan

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	63.142	3.368		18.748	.000
	kebebasan	-1.330	.283	-.317	-4.697	.000

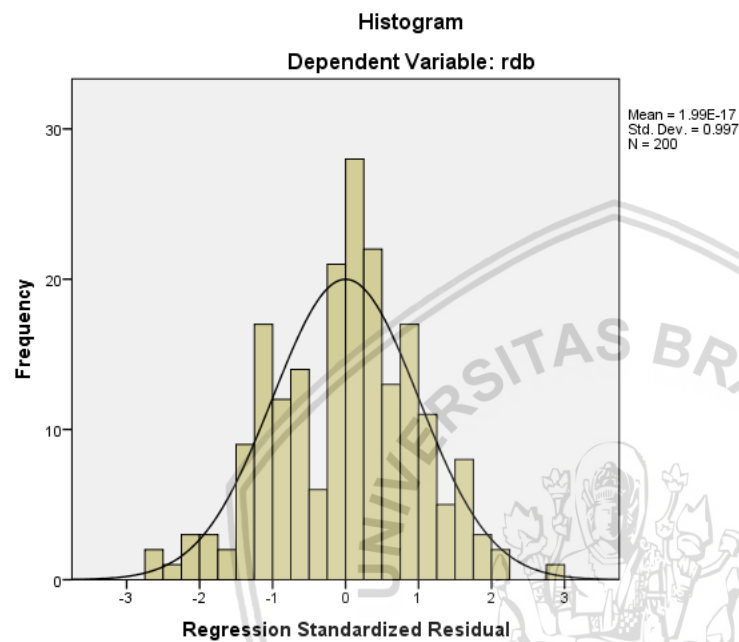
a. Dependent Variable: rdb

Residuals Statistics^a

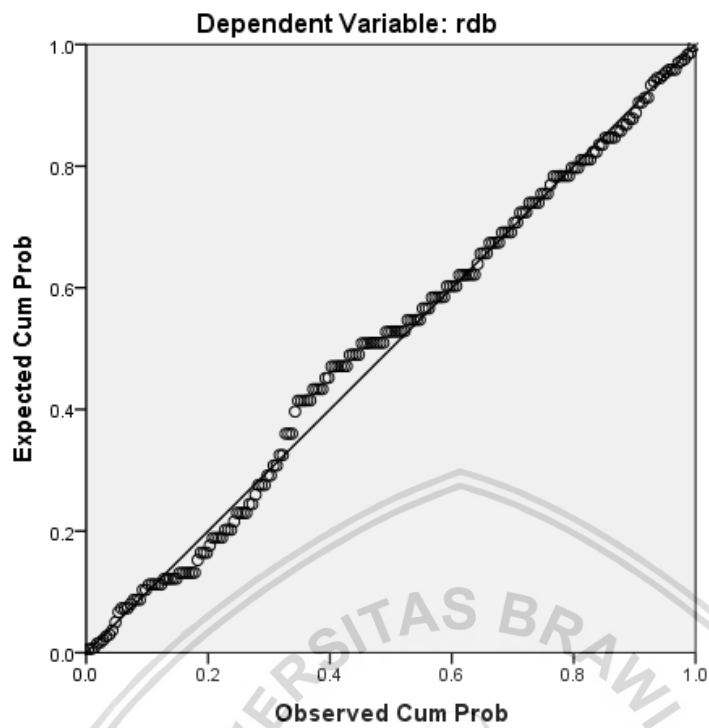
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	41.85	53.83	47.49	2.330	200
Residual	-17.845	19.485	.000	6.981	200
Std. Predicted Value	-2.421	2.718	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.550	2.784	.000	.997	200

a. Dependent Variable: rdb

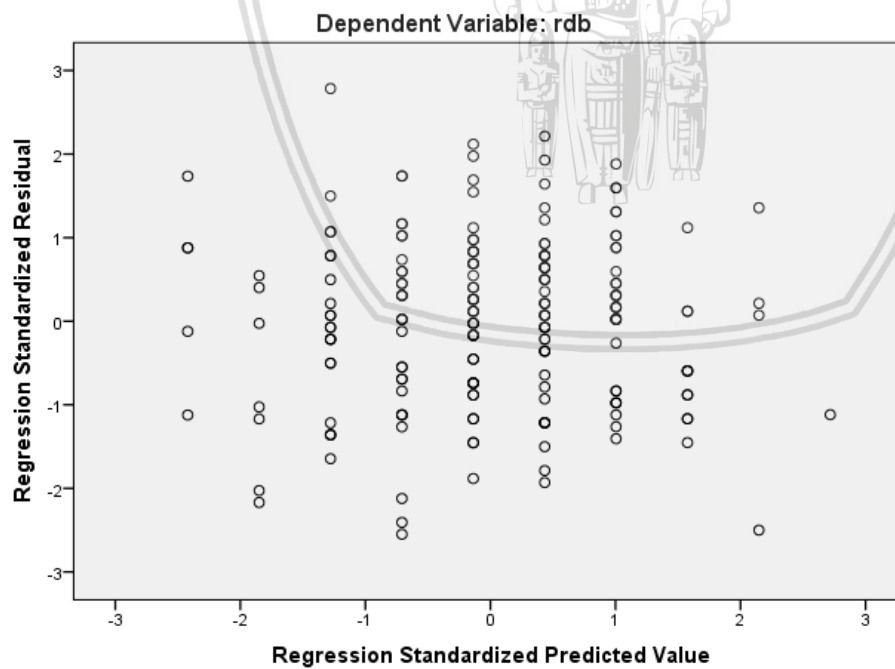
Charts



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Scatterplot



Data Analisis Kestabilan Emosi

Descriptives

[DataSet01]

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Kestabilan emosi	200	5	16	11.27	1.953
RDB	200	28	64	47.50	7.360
Valid N (listwise)	200				

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kestabilan emosi ^b		Enter

a. Dependent Variable: RDB

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.339 ^a	.115	.110	6.942

a. Predictors: (Constant), Kestabilan emosi

b. Dependent Variable: RDB

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	1237.776	1	1237.776	25.684	.000 ^b
Residual	9542.219	198	48.193		
Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: RDB

b. Predictors: (Constant), Kestabilan emosi

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	61.881	2.881		21.481	.000
	Kestabilan emosi	-1.277	.252	-.339	-5.068	.000

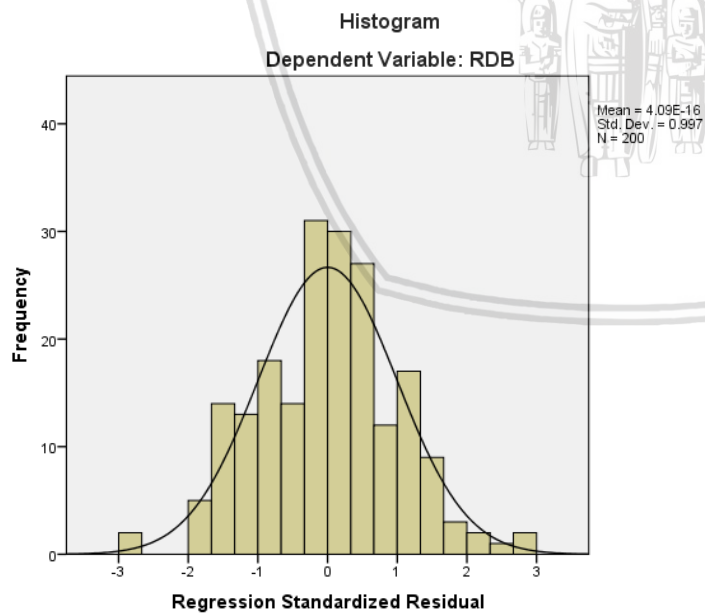
a. Dependent Variable: RDB

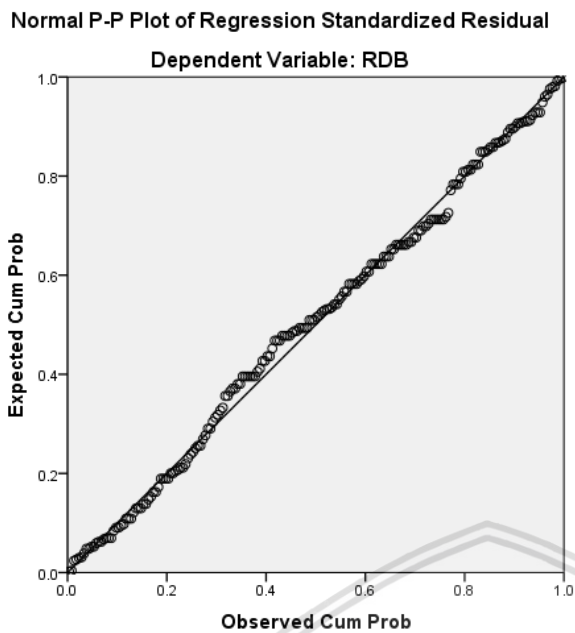
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	41.45	55.50	47.50	2.494	200
Residual	-20.110	19.998	.000	6.925	200
Std. Predicted Value	-2.425	3.208	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.897	2.881	.000	.997	200

a. Dependent Variable: RDB

Charts





NPar Tests

[DataSet0]

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	6.92465508
	Absolute	.053
Most Extreme Differences	Positive	.047
	Negative	-.053
Kolmogorov-Smirnov Z		.749
Asymp. Sig. (2-tailed)		.628

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Means

[DataSet0]

Case Processing Summary						
	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Unstandardized Residual * Kestabilan emosi	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

Report			
Unstandardized Residual			
Kestabilan emosi	Mean	N	Std. Deviation
5	.5041867	1	.
6	2.4479185	3	4.61880215
7	2.3916504	3	6.35085296
8	-.3312845	9	8.55862138
9	-1.1375526	12	3.91094037
10	-.8672442	37	6.10284727
11	1.2347595	44	6.13187527
12	-.6515952	42	6.87451825
13	-.2126253	30	8.59804843
14	1.5533288	9	9.59311095
15	-.5251616	5	9.47100839
16	.3519036	5	9.23038461
Total	0E-7	200	6.92465508

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Unstandardized Residual * Kestabilan emosi		(Combined)	189.721	11	17.247	.347	.974
	Between Groups	Linearity	.000	1	.000	.000	1.000
		Deviation from Linearity	189.721	10	18.972	.381	.954
	Within Groups		9352.498	188	49.747		
	Total		9542.219	199			

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
Unstandardized Residual * Kestabilan emosi	.000	.000	.141	.020

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kestabilan emosi ^b		Enter

a. Dependent Variable: RDB

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.339 ^a	.115	.110	6.942

a. Predictors: (Constant), Kestabilan emosi

b. Dependent Variable: RDB

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1237.776	1	1237.776	25.684	.000 ^b
	Residual	9542.219	198	48.193		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: RDB

b. Predictors: (Constant), Kestabilan emosi

Coefficients^a

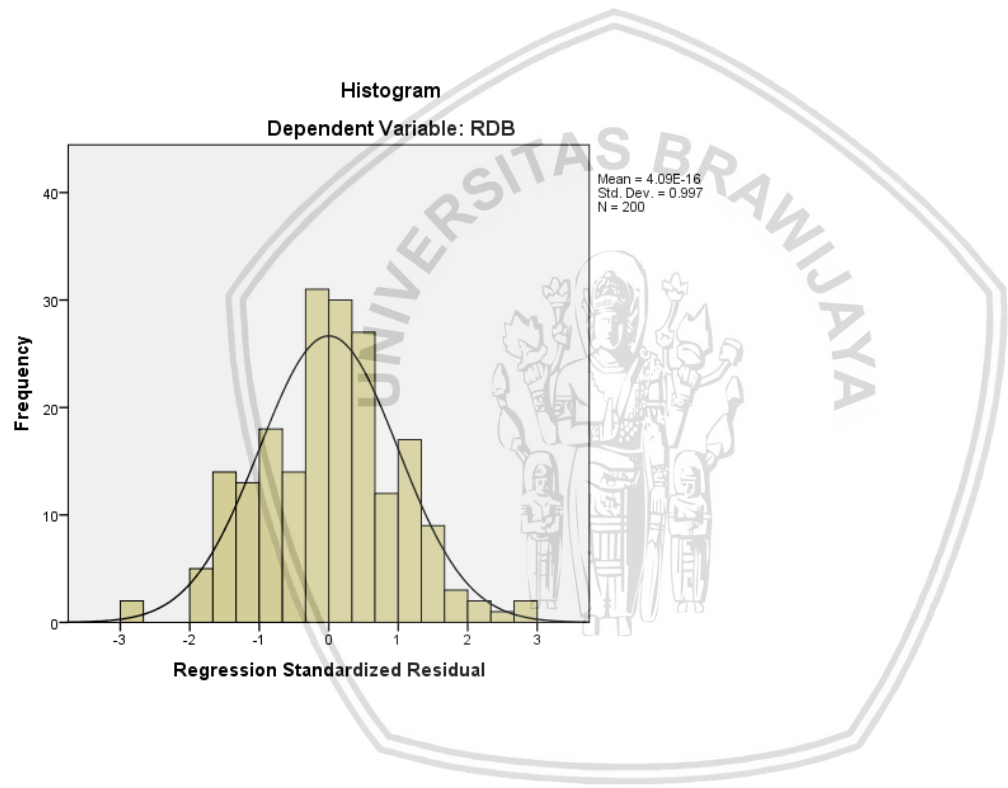
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	61.881	2.881		21.481	.000
	Kestabilan emosi	-1.277	.252	-.339	-5.068	.000

a. Dependent Variable: RDB

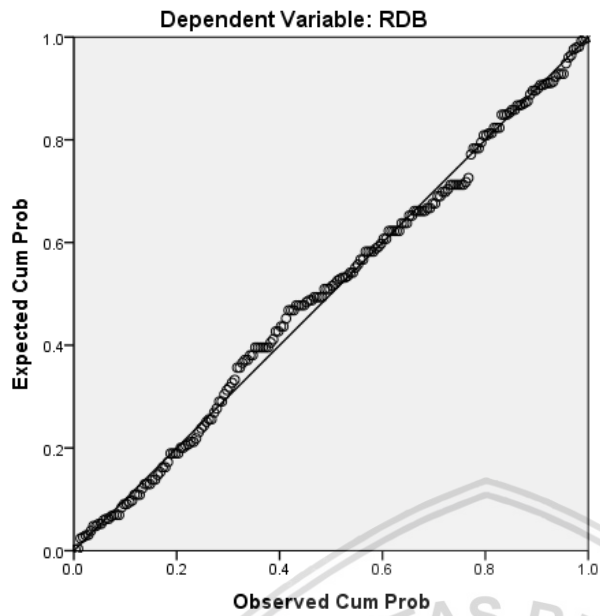
Residuals Statistics ^a					
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	41.45	55.50	47.50	2.494	200
Residual	-20.110	19.998	.000	6.925	200
Std. Predicted Value	-2.425	3.208	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.897	2.881	.000	.997	200

a. Dependent Variable: RDB

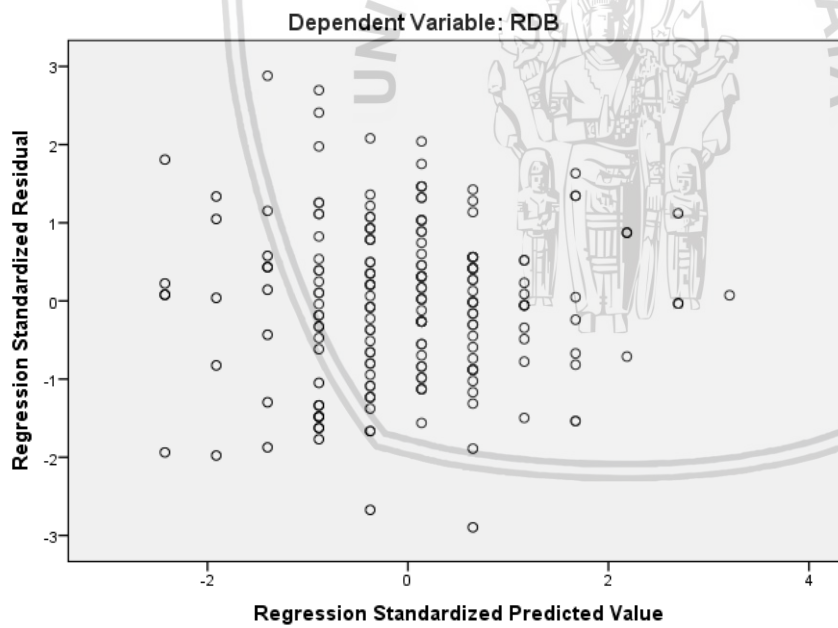
Charts



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Scatterplot



Analisis data dimensi penyesuaian sosial

Descriptives

[DataSet0]

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
penyesuaian sos	200	4	8	6.40	.929
rdp	200	28	64	47.50	7.360
Valid N (listwise)	200				

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	penyesuaian sos ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: rdp

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.187 ^a	.035	.030	7.249

a. Predictors: (Constant), penyesuaian sos

b. Dependent Variable: rdp

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	375.851	1	375.851	7.153	.008 ^b
	Residual	10404.144	198	52.546		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: rdp

b. Predictors: (Constant), penyesuaian sos

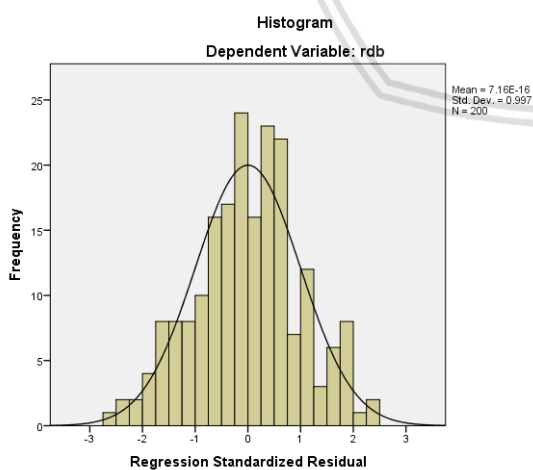
Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	56.954	3.574		15.937	.000
penyesuaian sos	-1.479	.553	-.187	-2.674	.008

a. Dependent Variable: rdb

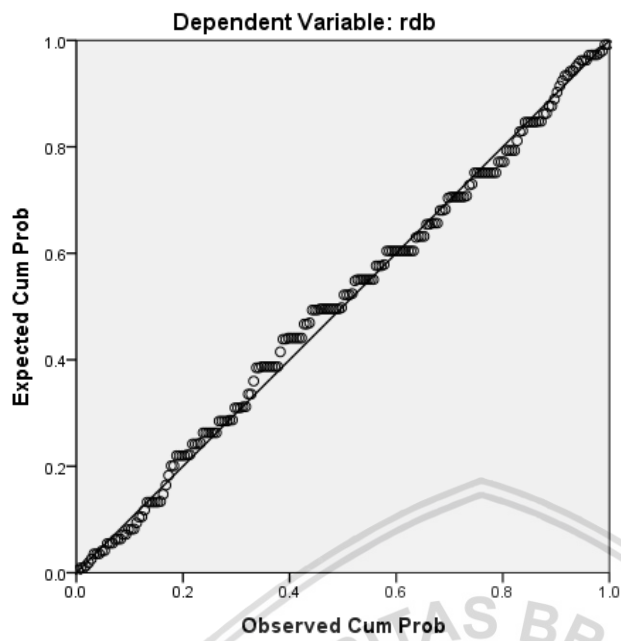
Residuals Statistics ^a					
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	45.12	51.04	47.49	1.374	200
Residual	-19.079	17.400	.000	7.231	200
Std. Predicted Value	-1.727	2.578	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.632	2.400	.000	.997	200

a. Dependent Variable: rdb

Charts



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



NPar Tests

[DataSet0]

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	7.23063827
	Absolute	.053
Most Extreme Differences	Positive	.038
	Negative	-.053
Kolmogorov-Smirnov Z		.755
Asymp. Sig. (2-tailed)		.619

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Means

[DataSet0]

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
rdb * penyesuaian sos	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

Report

rdb

penyesuaian sos	Mean	N	Std. Deviation
4	48.75	4	5.315
5	48.19	21	6.720
6	48.40	96	6.669
7	47.84	50	7.509
8	43.24	29	8.822
Total	47.50	200	7.360

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
rdb * penyesuaian sos	(Combined)	625.018	4	156.255	3.000	.020
	Between Groups	375.851	1	375.851	7.217	.008
	Linearity	249.167	3	83.056	1.595	.192
	Deviation from Linearity	10154.977	195	52.077		
	Within Groups	10779.995	199			
	Total					

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
rdb * penyesuaian sos	-.187	.035	.241	.058

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	penyesuaian sos ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: rdb

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.187 ^a	.035	.030	7.249

a. Predictors: (Constant), penyesuaian sos

b. Dependent Variable: rdb

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	375.851	1	375.851	7.153	.008 ^b
	Residual	10404.144	198	52.546		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: rdb

b. Predictors: (Constant), penyesuaian sos

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	56.954	3.574		15.937	.000
	penyesuaian sos	-1.479	.553	-.187	-2.674	.008

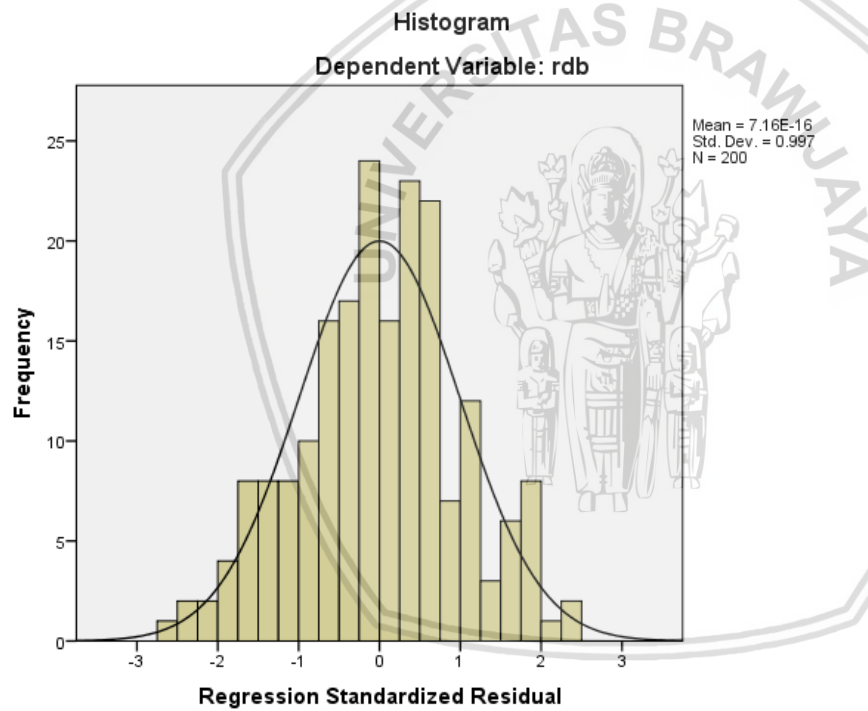
a. Dependent Variable: rdb

Residuals Statistics^a

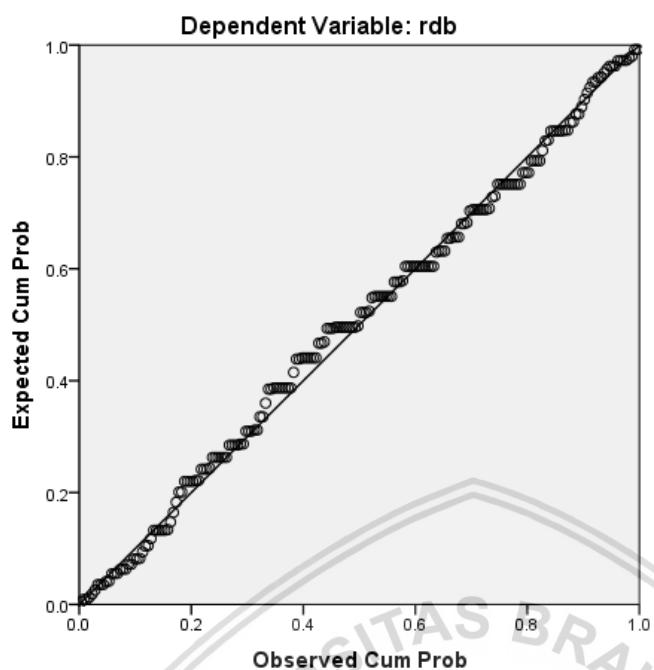
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	45.12	51.04	47.49	1.374	200
Residual	-19.079	17.400	.000	7.231	200
Std. Predicted Value	-1.727	2.578	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.632	2.400	.000	.997	200

a. Dependent Variable: rdb

Charts

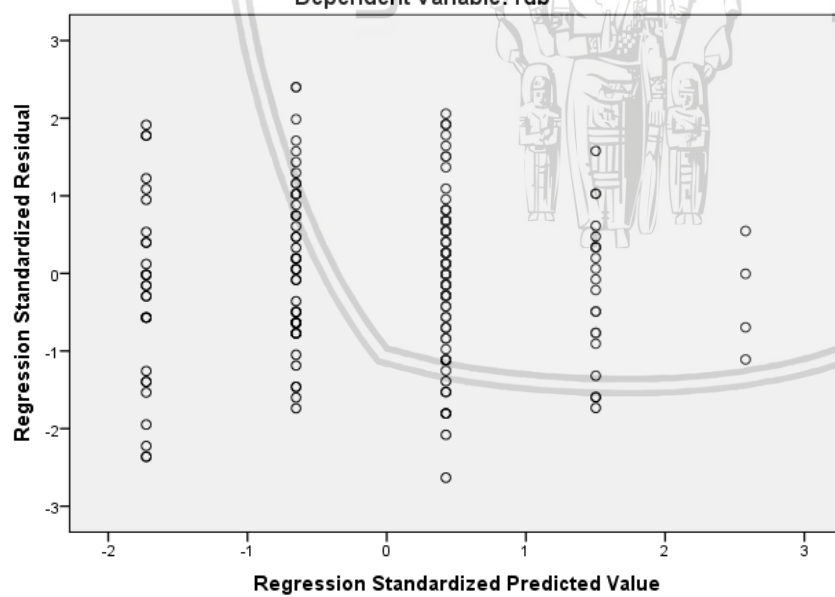


Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Scatterplot

Dependent Variable: rdb



Analisis dimensi perkembangan

Descriptives

[DataSet0]

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
perkembangan emosi	200	5	16	10.89	1.742
rdb	200	28	64	47.50	7.360
Valid N (listwise)	200				

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perkembangan emosi ^b		Enter

a. Dependent Variable: rdb

b. All requested variables entered.

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.289 ^a	.084	.079	7.064

a. Predictors: (Constant), perkembangan emosi

b. Dependent Variable: rdb

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	900.181	1	900.181	18.040	.000 ^b
	Residual	9879.814	198	49.898		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: rdb

b. Predictors: (Constant), perkembangan emosi

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	60.794	3.171		19.174	.000
perkembangan emosi	-1.221	.288	-.289	-4.247	.000

a. Dependent Variable: rdb

Residuals Statistics^a

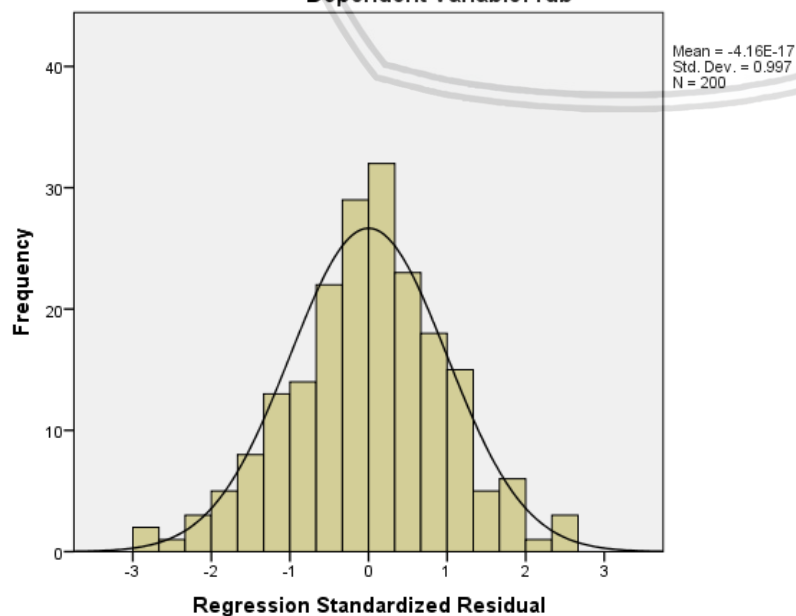
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	41.25	54.69	47.49	2.127	200
Residual	-20.803	18.303	.000	7.046	200
Std. Predicted Value	-2.934	3.382	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.945	2.591	.000	.997	200

a. Dependent Variable: rdb

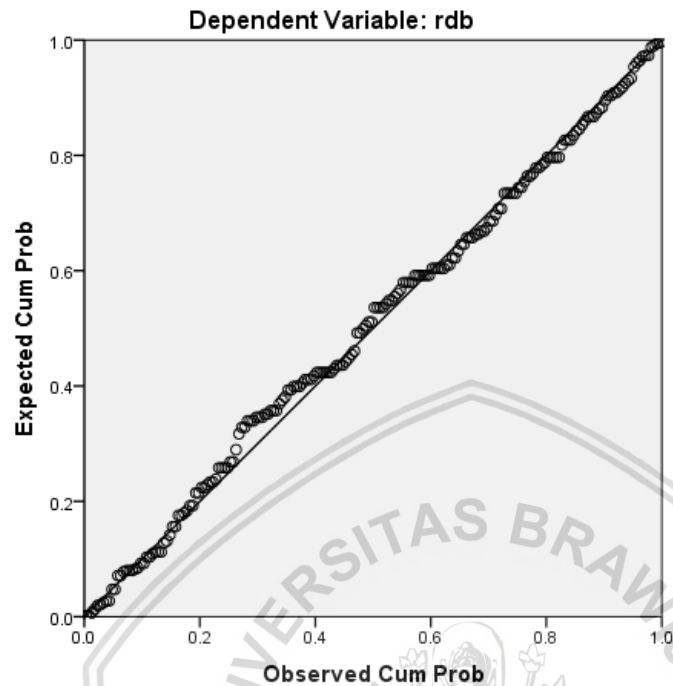
Charts

Histogram

Dependent Variable: rdb



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		200
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0E-7
	Std. Deviation	7.04608454
	Absolute	.059
Most Extreme Differences	Positive	.028
	Negative	-.059
Kolmogorov-Smirnov Z		.840
Asymp. Sig. (2-tailed)		.481

- a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.

Means

[DataSet0]



Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
rdb * perkembangan emosi	200	100.0%	0	0.0%	200	100.0%

Report

rdb

perkembangan emosi	Mean	N	Std. Deviation
5	63.00	1	.
6	59.00	1	.
7	50.25	4	2.500
8	49.70	10	4.715
9	48.95	22	7.556
10	48.00	44	7.640
11	48.16	43	6.722
12	48.29	42	6.527
13	42.45	22	6.224
14	40.75	8	9.996
15	38.50	2	3.536
16	54.00	1	.
Total	47.50	200	7.360

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
rdb * perkembangan emosi	(Combined)	1682.304	11	152.937	3.160	.001
	Between Groups	900.181	1	900.181	18.602	.000
	Linearity	782.123	10	78.212	1.616	.105
	Deviation from Linearity	9097.691	188	48.392		
	Within Groups	10779.995	199			
	Total					

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
rdb * perkembangan emosi	-.289	.084	.395	.156

Regression

[DataSet0]

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perkembangan emosi ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: rdb

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.289 ^a	.084	.079	7.064

a. Predictors: (Constant), perkembangan emosi

b. Dependent Variable: rdb

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	900.181	1	900.181	18.040	.000 ^b
	Residual	9879.814	198	49.898		
	Total	10779.995	199			

a. Dependent Variable: rdb

b. Predictors: (Constant), perkembangan emosi

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	60.794	3.171		19.174	.000
	perkembangan emosi	-1.221	.288	-.289	-4.247	.000

a. Dependent Variable: rdb

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	41.25	54.69	47.49	2.127	200
Residual	-20.803	18.303	.000	7.046	200

Std. Predicted Value	-2.934	3.382	.000	1.000	200
Std. Residual	-2.945	2.591	.000	.997	200

a. Dependent Variable: rdb

Charts

